

REGIONE
TOSCANA



IL POTENZIAMENTO DEL CORRIDOIO MEDITERRANEO VERSO I BALCANI

**La Regione Toscana nel nuovo quadro delle Reti Transeuropee
di trasporto TEN-T**

INDICE

1. IL POTENZIAMENTO DELLA PROPOSTA DI CORRIDOIO MEDITERRANEO.....	3
2. ACCESSIBILITÀ AI MERCATI E SVILUPPO LOCALE: IL RUOLO DEL SISTEMA LOGISTICO	5
2.1. La Toscana nel Mediterraneo.....	9
3. LO STATO ATTUALE DELLE PROPOSTE ALL'INTERNO DELLE RETI CORE E COMPREHENSIVE IN TOSCANA	12
3.1. Le reti transeuropee di trasporto.....	12
3.2. Pianificazione nazionale e regionale in materia di infrastrutture.....	12
3.3. Infrastrutture inserite nella proposta di regolamento.....	13
3.4. Infrastrutture non ricomprese nella proposta di regolamento	16
4. IL CORRIDOIO MEDITERRANEO E LA DIRAMAZIONE VERSO L'ITALIA CENTRALE E I BALCANI - PROPOSTA DI IMPLEMENTAZIONE	17
4.1. Il Corridoio Mediterraneo e la diramazione verso l'Italia centrale e i Balcani.....	17
4.2. Proposte di emendamenti ai regolamenti europei	22
5. ALTRI CONTRIBUTI.....	26
5.1. La posizione della CRPM	26
5.2. La posizione del Governo Italiano	26
5.3. Partenariati in corso.....	27

ALLEGATI

Allegato 1 – Stima dei costi delle principali opere infrastrutturali ricadenti nella proposta di potenziamento del corridoio mediterraneo

Allegato 2 - Annex to the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on union guidelines for the development of the trans-european transport network (Annex 1, volume 18 e 19)

Allegato 3 - Regulation of the European Parliament and of the Council on union guidelines for the development of the trans-european transport network (Annex 1, volume 18 e 19) - proposta di modifica

Allegato 4 - Resoconto della riunione dell'Ufficio Politico della CRPM 09 Febbraio 2012, Bruxelles / Intermediterranean Commission to the Ten-T Review And Proposed Connecting Europe Facility (CPMR Policy Position, approved by the CPMR Political Bureau, 09 February 2012, Brussels) del 09 marzo 2012

Allegato 5 – Cartografia finale relativa alla proposta di corridoio

Per eventuali informazioni o approfondimenti contattare

priim@regione.toscana.it

1. IL POTENZIAMENTO DELLA PROPOSTA DI CORRIDOIO MEDITERRANEO

La Toscana è completamente integrata nel processo di pianificazione della rete transeuropea di trasporto TEN-T. Il progetto dell'Alta Velocità ferroviaria è uno dei cardini dei progetti prioritari.

Porti, autostrade e altre infrastrutture compongono il quadro all'interno della rete globale (c. d. comprehensive) e della rete centrale (c. d. core) recentemente presentate dalla Commissione Europea con la proposta di Regolamento del 19/10/2011 sulla revisione delle reti transeuropee di trasporto e sull'istituzione del strumento finanziario "Connecting Europe Facility".

La Regione Toscana ritiene però necessario sviluppare un'implementazione della rete partendo da alcuni criteri che sono stati portati avanti nel dibattito, in coerenza con le posizioni assunte dalla Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe (CRPM), e finora in parte sottovalutati:

- accessibilità delle periferie ed estensione della rete dei corridoi principali verso i nuovi Paesi Candidati e tra questi i Balcani;
- dimensione marittima e portuale con particolare riferimento anche al trasporto marittimo a breve e medio raggio;
- sviluppo di una futura politica di coesione per l'equilibrio territoriale complessivo;
- alleggerimento dei corridoi e infrastrutture realizzati e programmati per il superamento delle criticità esistenti.

Si tratta di contribuire alla implementazione della rete transeuropea di trasporto che, oltre a rafforzare la rete esistente, mira a dare un ulteriore contributo al dibattito, nell'ottica di un'estensione delle reti dei paesi confinanti, di uno sviluppo della politica di coesione e del superamento dei "colli di bottiglia" attraverso una rete integrata a livello europeo.

Secondo il Documento preparatorio al Libro Bianco dell'UE "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" del 28.03.2011, si prevede, rispetto ai livelli del 2005, un incremento del traffico merci europeo del 40% all'orizzonte del 2030 e del 80% al 2050.

Inoltre, i dati sui flussi del commercio mondiale confermano la forte crescita degli scambi che coinvolgono i paesi dell'Est Europa e che riguardano direttamente l'intera area del Mediterraneo ed i Paesi del Nord Africa.

La rinnovata centralità del Mediterraneo che emerge da questo quadro rappresenta quindi un'opportunità per la proiezione del sistema produttivo europeo verso le economie del Nord Africa e dell'Europa dell'Est.

In questo scenario si inserisce la strategia della "Macroregione Adriatica-Ionica", finalizzata a garantire anche le integrazioni di carattere infrastrutturale all'interno del processo di allargamento con i paesi della ex Jugoslavia.

La Regione Toscana ritiene quindi necessario integrare e completare la rete esistente con una diramazione del Corridoio Mediterraneo, basata sulle relazioni tra regioni del Mediterraneo Occidentale (porti spagnoli) e la regione dell'Alto Tirreno (Porto di Livorno), sviluppando le Autostrade del Mare e le infrastrutture portuali anche ai fini di una maggiore connessione con il Nord Africa. Dal porto di Livorno, attraverso la linea ferroviaria Livorno / Pisa / Firenze, vi è il collegamento con il corridoio Helsinki – Valletta.

Dal porto di Livorno inoltre, attraverso il "corridoio tirrenico", si sviluppa la connessione trasversale in ambito italiano definita dall'itinerario europeo E78 (Grosseto-Fano), con la regione adriatica, il porto di Ancona, la regione balcanica con la Croazia, la Bosnia-Erzegovina, il Montenegro, l'Albania, la Slovenia, la Grecia e la Serbia, fino alla Romania.

La proposta costituisce pertanto una tratta di corridoio di alleggerimento, che non vuole sostituirsi ma completare funzionalmente le proposte di corridoi strategici come il corridoio 3 "Mediterraneo"

al quale la Regione Toscana attribuisce un ruolo fondamentale per la sua connessione con il Corridoio 5 "Helsinki - Valletta".

I potenziali benefici per il sistema di trasporto europeo nel suo complesso potrebbero essere i seguenti:

1) la proposta di "corridoio mediterraneo", nella configurazione appena proposta, potrebbe assorbire parte del flusso di merci che passano attualmente dai porti del Nord Europa, contribuendo ad alleggerire il carico e riducendo la congestione su tali porti. Inoltre, il corridoio potrebbe attrarre una parte dei traffici che attraversano l'Europa, al momento solo su strada, consentendo di ridurre l'impatto sull'ambiente e favorendo il carattere intermodale che è uno dei principali obiettivi delle strategie europee di trasporto;

2) il potenziamento del corridoio potrebbe stimolare la competitività dei sistemi portuali del Mediterraneo, favorendo la concorrenza con evidenti benefici per il sistema europeo di trasporto mediante la riduzione dei costi di trasporto,

3) una riduzione dei costi e dei tempi di trasporto tra i paesi e le regioni periferiche dell'Europa meridionale, da un lato, e i paesi candidati o che hanno recentemente aderito all'Unione europea dall'altro, aumenterà gli scambi commerciali tra queste aree con almeno due conseguenze positive: il miglioramento del processo di integrazione dei paesi di nuova adesione e la crescita economica dei paesi mediterranei. Un altro effetto positivo sarà legato al ridimensionamento del binomio centro-periferia del sistema economico europeo in uno spirito di riequilibrio economico e territoriale dell'Unione europea;

4) un sistema portuale mediterraneo più efficiente rappresenta, infine, un punto di accesso più funzionale per i paesi del Nord Africa verso i mercati europei e viceversa, nell'ottica di una maggiore integrazione commerciale, sociale e culturale tra i paesi del Mediterraneo meridionale e quelli dell'UE.

Infine, la diramazione proposta, coerentemente con gli indirizzi della proposta di revisione delle linee guida della Rete TEN- T (riferimento al punto terzo del par. 1.2 della Proposta di regolamento), consentirebbe di sviluppare il potenziale in termini di trasporto multimodale, anche basato sulle potenzialità del trasporto lungo tratte marittime, eliminando le strozzature che si presentano in corrispondenza dei nodi portuali, e realizzando i collegamenti mancanti.

Nell'ottica del rafforzamento e dello sviluppo della presente proposta, la Regione Toscana sta conducendo un'azione di partnership building a livello europeo con le Regioni del Centro Italia (Marche e Umbria) e quelle dei paesi vicini (regioni spagnole del Mediterraneo occidentale, Catalogna, Mursia, Valencia, etc., regioni dell'Adriatico orientale, paesi balcanici: Istria, Croazia, Albania, Slovenia, Grecia).

L'obiettivo è quello di approfondire e sviluppare una strategia di convergenza su comuni interessi transnazionali. In questa prospettiva, si tratta di consolidare una rete di relazioni e di scambi di merci, persone e informazioni al fine di garantire, anche ai paesi vicini attraverso un'azione di partenariato e di cooperazione, i nostri contributi nel campo delle infrastrutture di trasporto, ICT, mobilità e logistica.

La Regione Toscana vuole dunque promuovere, con i paesi del Mediterraneo e dei Balcani, l'implementazione dei corridoi di progetti prioritari, a partire dalle infrastrutture esistenti o dai progetti in corso relativi ad Alta Velocità Ferroviaria e Porto di Livorno.

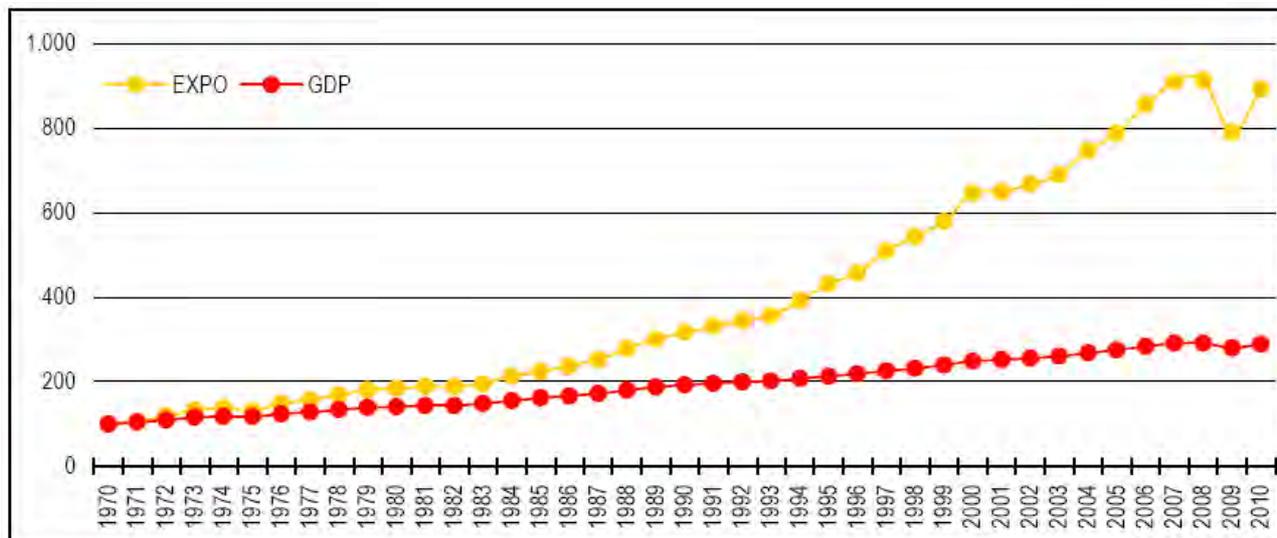
La creazione di un asse in direzione est- ovest, si inserisce pertanto in una strategia di riequilibrio dei flussi merci marittimi, ed il Mediterraneo può costituire una porta di accesso funzionale ai Paesi vicini del Nord Africa e dei Balcani.

La Regione Toscana ha partecipato attivamente alla consultazione relativa alla proposta delle reti TEN-T. La Commissione ha accolto nella fase di elaborazione la proposta della Regione relativa all'inserimento del porto di Livorno nella rete centrale a seguito di un approfondimento svolto con la DG Move.

2. ACCESSIBILITÀ AI MERCATI E SVILUPPO LOCALE: IL RUOLO DEL SISTEMA LOGISTICO

Il commercio mondiale e la domanda di trasporto merci sono cresciuti negli ultimi decenni a tassi ben superiori rispetto a quelli dell'economia mondiale. La crisi del 2009 ha causato una momentanea caduta degli scambi internazionali, ma già nel 2010 la dinamica è tornata positiva (FIGURA 1).

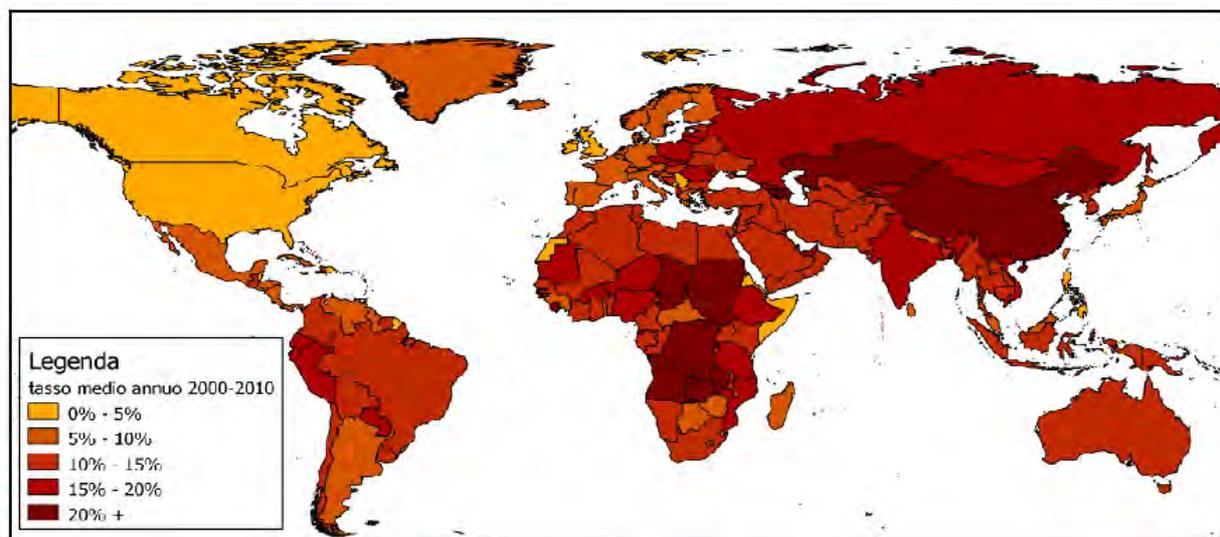
FIGURA 1: CRESCITA ECONOMICA E CRESCITA DELLE ESPORTAZIONI DI BENI A LIVELLO MONDIALE
Numeri indici 1970=100



Fonte dati: OECD

La crescita del commercio internazionale si è accompagnata ad una riconfigurazione della geografia mondiale degli scambi che ha visto emergere nuovi attori, i cui traffici sono aumentati negli ultimi anni a tassi superiori (per i paesi asiatici la crescita degli scambi nell'ultimo decennio è stata in media del 13% all'anno, + 20% per la sola Cina) rispetto a quelli delle economie avanzate come quelle nordamericane (+5% medio annuo) ed europee (+8%) (FIGURA 2).

FIGURA 2: CRESCITA DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE DI BENI PER PAESE
Tassi medi annui 2000-2010



Fonte dati: WTO

L'emergere di nuovi mercati, la crescente integrazione verticale del sistema produttivo e i processi di delocalizzazione hanno accresciuto l'importanza della rete infrastrutturale per la competitività dei sistemi produttivi regionali, che sono chiamati a competere direttamente sullo scenario internazionale.

La vivacità delle economie regionali e la loro capacità di esportare viene quindi sempre più a dipendere da una buona dotazione infrastrutturale e dal grado di connettività delle reti locali alle grandi reti transnazionali di trasporto.

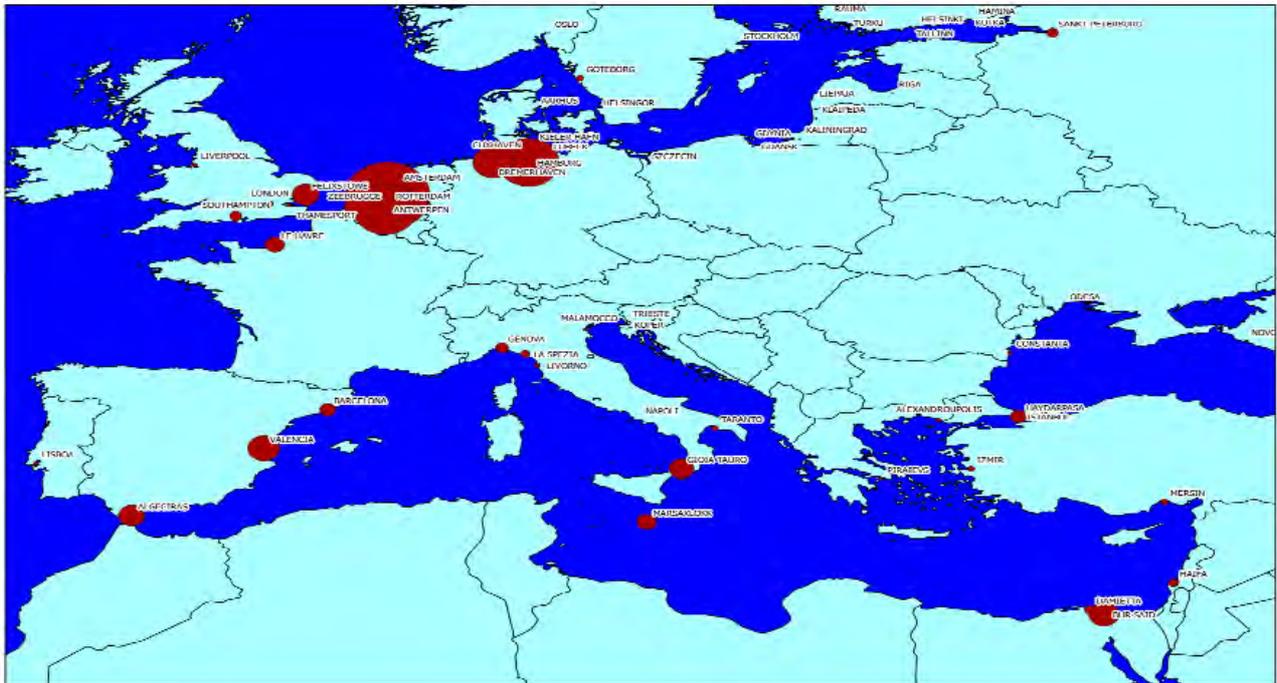
Secondo le analisi condotte nell'ambito della stesura del nuovo Libro Bianco sui Trasporti dell'Unione Europea, i costi logistici incidono sul costo finale della produzione dei beni in una percentuale che oscilla fra il 10% e il 15%, mentre ogni anno la congestione sulla rete di trasporto costa l'1% della ricchezza prodotta nei paesi europei.

In sistemi con una forte vocazione all'esportazione, l'incidenza dei costi logistici sulla competitività delle imprese rende necessaria l'adozione di politiche che favoriscano l'efficienza complessiva della rete, sia nelle sue articolazioni locali che nelle sue connessioni sovraregionali, nazionali e transnazionali.

Il traffico merci via mare rappresenta circa l'80% del commercio internazionale a livello globale. Il sistema portuale europeo movimentava complessivamente 3.5 milioni di tonnellate di beni pari al 13% del traffico in uscita e al 23% del traffico in arrivo a livello globale.

I porti del Northern Range movimentano quasi il 50% del traffico containerizzato europeo, il 20% del traffico RO-RO, il 25% delle merci rinfuse (solide e liquide). Nonostante la battuta d'arresto nella domanda di trasporto determinato dalla crisi finanziaria degli ultimi anni, i porti del nordeuropea continuano ad attrarre una quota crescente di traffico merci (FIGURA 3).

FIGURA 3: MOVIMENTO CONTAINER NEI PORTI EUROPEI E MEDITERRANEI TEU, 2009



Fonte dati: www.haven-hamburg.de

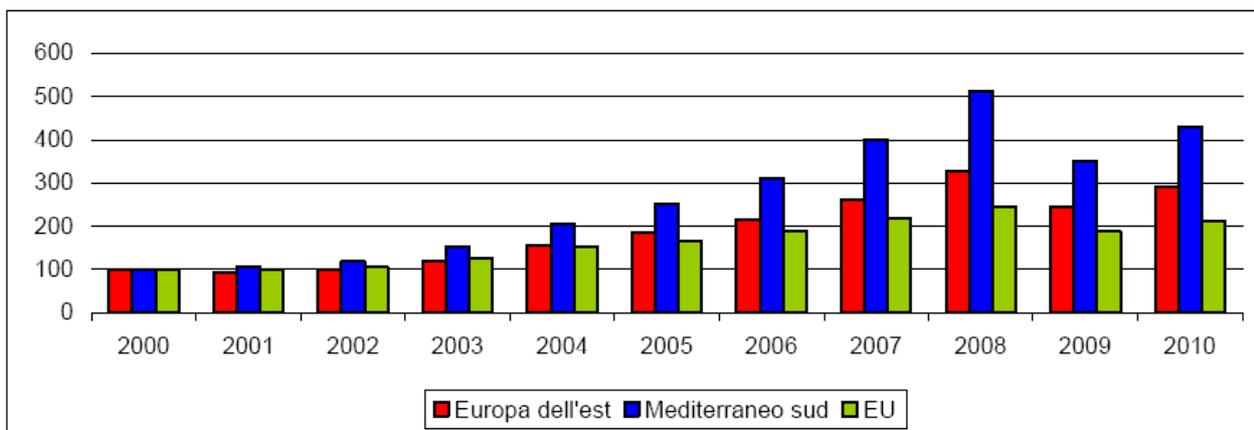
Le ragioni di questa tendenza alla concentrazione dei traffici sono da attribuirsi alla ricerca di economie di scala da parte degli operatori portuali e delle compagnie di trasporto, nella crescita delle dimensioni e della capacità di carico delle moderne navi portacontainer, nella presenza di servizi e infrastrutture logistiche funzionali e specializzate.

Le più recenti stime europee prevedono, rispetto ai livelli del 2005, un incremento del traffico merci del 40% all'orizzonte del 2030 e dell'80% nel 2050. In uno scenario dove la domanda di trasporto continua a crescere a ritmi sostenuti, i porti nordeuropei, pur tenendo conto dei potenziamenti di capacità dovuti agli investimenti previsti, potrebbero non essere in grado di assorbire completamente un tale volume di traffico.

Il rafforzamento del sistema portuale mediterraneo rappresenta quindi una strategia chiave nel garantire la sostenibilità del trasporto merci, sia evitando i costi associati alla eventuale congestione degli scali nordeuropei, sia attraverso il decongestionamento degli assi di trasporto tradizionali (sia terrestri che marittimi), a favore di nuove connessioni che integrano nella rete europea i territori infrastrutturalmente periferici e favoriscono il riequilibrio modale dei flussi verso modalità di trasporto a minore impatto ambientale.

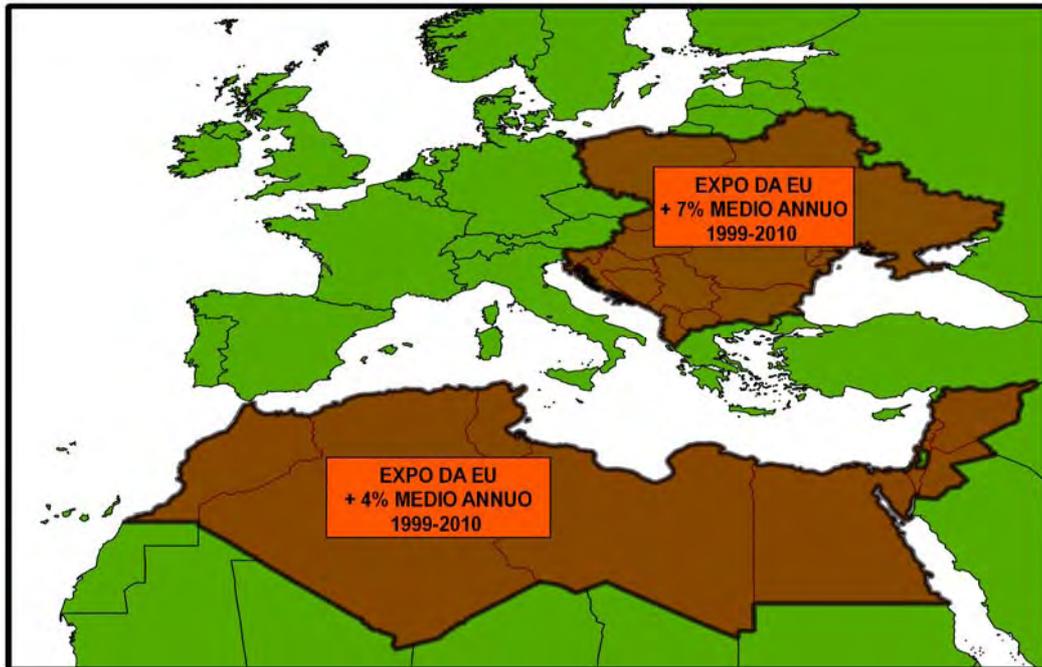
La rinnovata centralità del Mediterraneo rappresenta inoltre un'opportunità per la proiezione del sistema europeo verso le economie in fase di sviluppo del Nordafrica e dell'Europa dell'est. Queste aree hanno conosciuto negli anni recenti una notevole espansione dei loro traffici commerciali, determinando uno spostamento verso sud del baricentro degli scambi europei (FIGURE 4 e 5)

FIGURA 4: CRESCITA DELLO SCAMBIO COMMERCIALE (EXPO+IMPO) PER AREE (NUMERI INDICI, 2000=100)



fonte dati: WTO

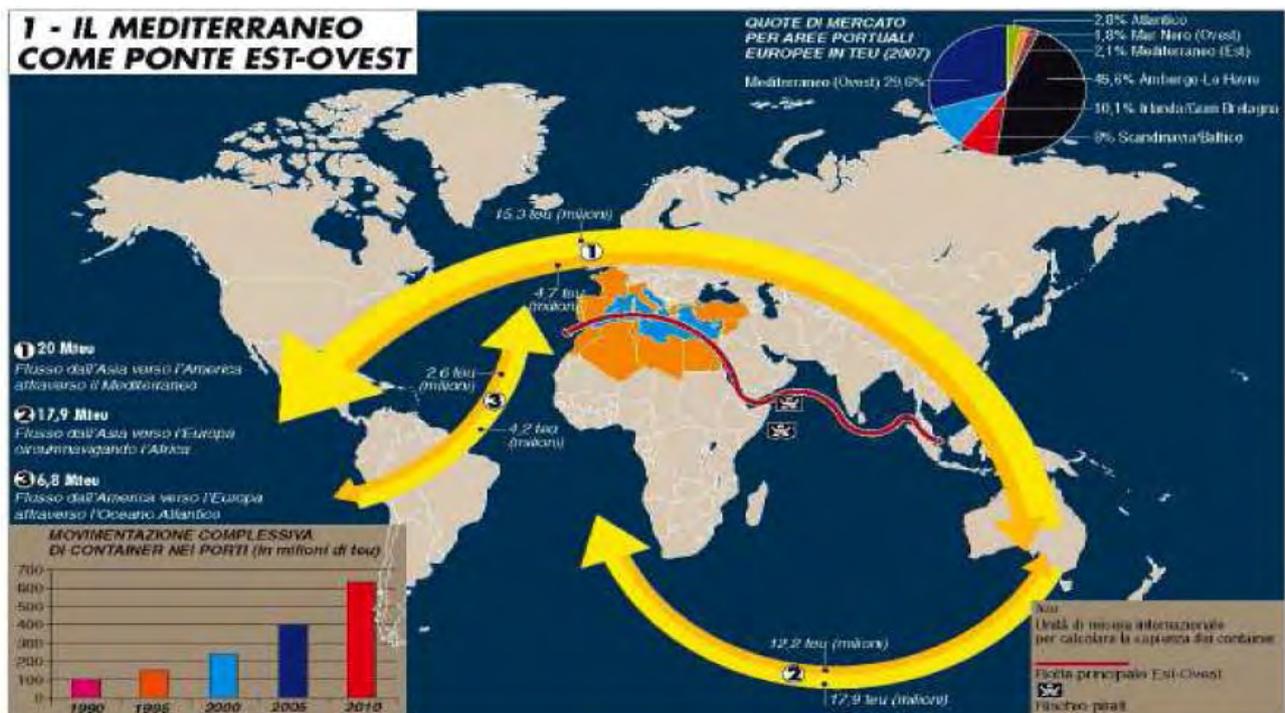
FIGURA 5: CRESCITA MEDIA ANNUA DELLE ESPORTAZIONI DALL'EUROPA VERSO I MERCATI DEL MEDITERRANEO DEL SUD E DELL'EUROPA DELL'EST (tonnellate)



Fonte dati: Eurostat

I porti del mediterraneo si trovano in una posizione di vantaggio rispetto agli scali nordeuropei non solo per i traffici con i paesi confinati con l'UE, ma anche rispetto agli scambi intercontinentali (le navi che seguono le rotte Asia-Europa-America impiegano tre giorni di navigazione in più per raggiungere i porti del Nord), a patto di garantire un'adeguata accessibilità sia di tipo infrastrutturale che come livello di servizi offerti (FIGURA 6).

FIGURA 6: LA CENTRALITÀ DEL MEDITERRANEO PER LE ROTTE DEL COMMERCIO MONDIALE

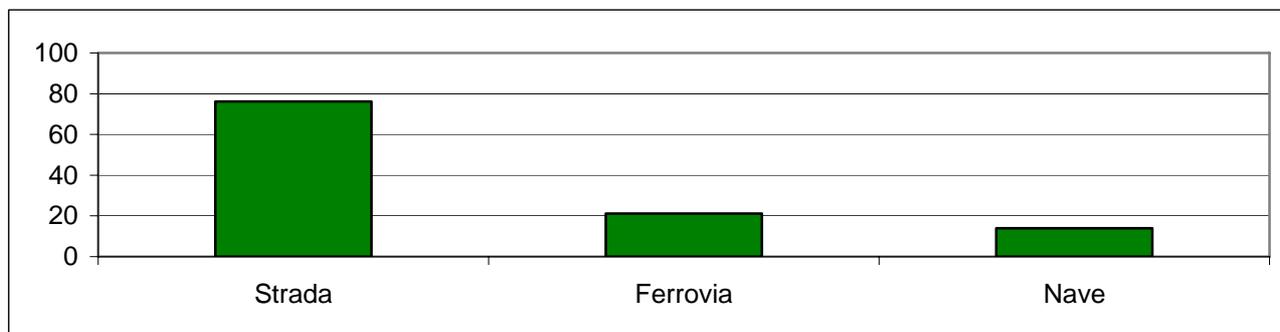


Fonte immagine: Limes QS 2009

Dal punto di vista della sostenibilità ambientale, in coerenza con le strategie delineate nel Libro Bianco sui Trasporti dell'Unione Europea, l'implementazione del corridoio "mediterraneo" contribuirebbe all'abbattimento delle emissioni di CO₂ grazie al riequilibrio modale verso il trasporto marittimo e ferroviario (FIGURA 7).

Secondo l'Agenzia Europea per l'Ambiente, il trasporto marittimo della merce garantisce i livelli minori di emissioni in atmosfera per tonnellata/km trasportata.

FIGURA 7: EMISSIONI DI CO₂ PER MODALITÀ DI TRASPORTO [GCO₂/tonnellata-km]



Fonte dati: www.eea.europa.eu

Secondo i più recenti dati europei, sul totale delle emissioni da trasporto (che rappresentano il 20% delle emissioni complessive) il trasporto su strada è responsabile di circa il 70% delle emissioni, pari a circa 920 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente.

A livello europeo, per ogni punto percentuale di domanda di trasporto spostata dal trasporto stradale al trasporto marittimo si eviterebbero emissioni in atmosfera pari a circa 2.5 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente. Per l'Italia, una simile evenienza comporterebbe una riduzione delle emissioni pari a circa 250 mila tonnellate di CO₂ equivalente.

In quest'ottica, la creazione di un asse multi-modale est-ovest nella parte centrale del Mediterraneo può contribuire a riequilibrare il traffico marittimo delle merci, integrando la logica delle infrastrutture progettate sia per la proposta di corridoio 3 "Corridoio Mediterraneo" che di corridoio 5 "Helsinki - Valletta".

Il quadro macro economico così delineato consente di fare emergere i potenziali benefici per il sistema di trasporto europeo nel suo complesso, come esplicitati nel capitolo precedente:

- alleggerimento dei carichi dei porti del nord Europa;
- competitività dei sistemi portuali del Mediterraneo;
- riduzione dei costi e dei tempi di trasporto tra i paesi e le regioni periferiche dell'Europa meridionale;
- ridimensionamento del binomio centro-periferia del sistema economico europeo in uno spirito di riequilibrio economico e territoriale dell'Unione europea, integrazione commerciale, sociale e culturale con i paesi del Nord Africa.

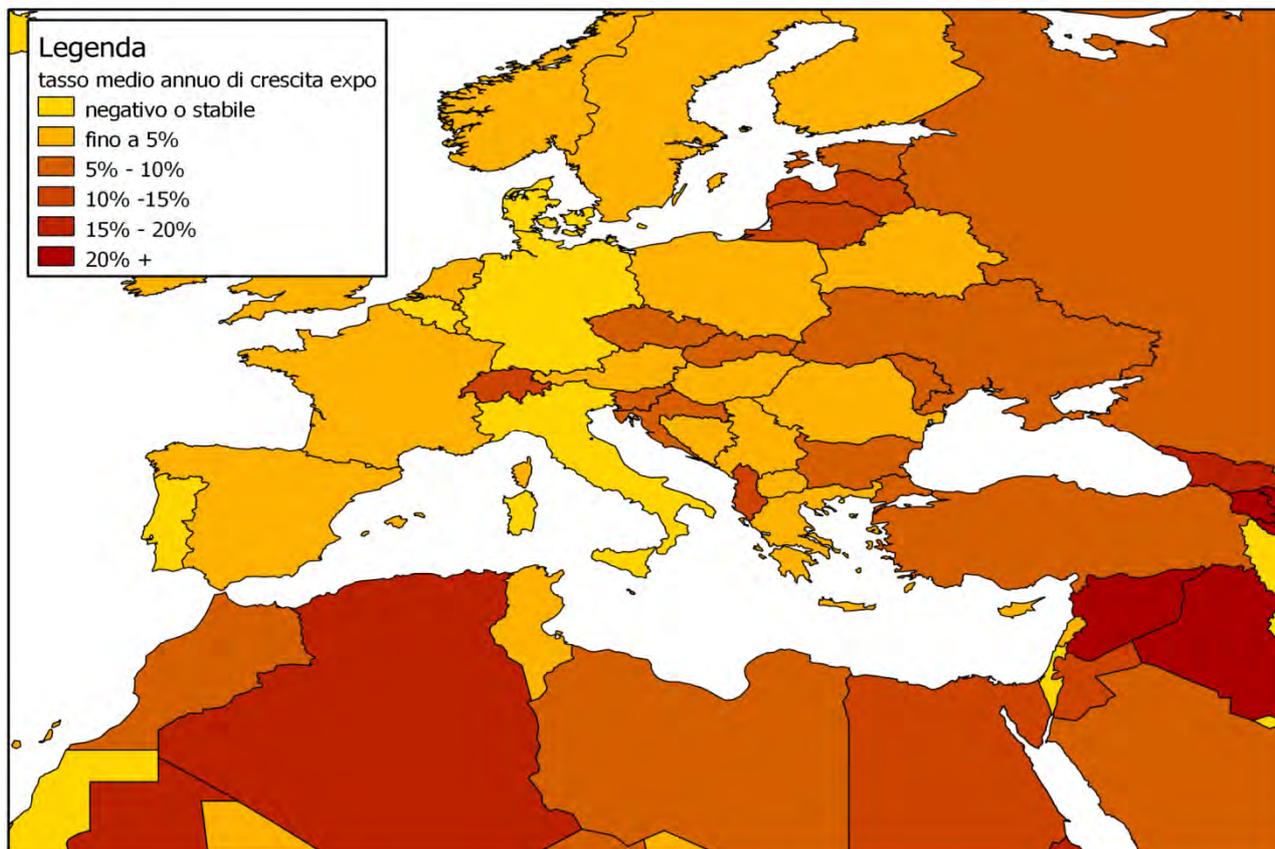
2.1. La Toscana nel Mediterraneo

La crisi internazionale e la necessità di rigore finanziario incidono pesantemente sulla domanda interna del nostro paese. Al contrario, come già considerato nelle pagine precedenti, continua ad aumentare la presenza sui mercati internazionali di paesi emergenti: gli scambi dei paesi dell'est e del sud del mondo crescono oggi a tassi elevati. Agganciarsi a questi flussi di scambio rappresenta una necessità per le nostre economie e una condizione per la diffusione della crescita nel territorio. La regione Toscana è caratterizzata, notoriamente, da un tessuto di piccole imprese con una forte

vocazione internazionale. La capacità di esportare rappresenta, quindi, una opportunità di ripresa; consolidare questo fattore di competitività ne costituisce una condizione.

I flussi di export toscano stanno crescendo ancora verso i mercati orientali a tassi pari al 10% annuo; l'area del Mediterraneo sta acquisendo importanza, pur partendo da valori assoluti certo ancora contenuti; le relazioni delle imprese toscane sono sempre più solide con alcuni paesi dei Balcani e dell'est Europa (FIGURA 8).

FIGURA 8: ESPORTAZIONE TOSCANE PER PAESE DI DESTINAZIONE, TASSO DI CRESCITA MEDIO ANNUO



Le imprese toscane esportatrici sono oltre 16.000 e rappresentano la parte più promettente del sistema produttivo toscano. Attorno ad esse ruota il sistema di medie e piccole imprese locali, secondo il modello produttivo tipico di queste regioni. L'export toscano è pari a 26 miliardi di euro, il 25% del PIL regionale.

Export toscano

Imprese n.	16.000
Valore	26 miliardi di euro 25% PIL regionale

Per molte imprese toscane, i paesi dell'est rappresentano dei partner commerciali importanti. Tra le imprese con più elevati livelli di esportazione verso questi paesi ci sono i più importanti marchi della moda, della meccanica, della farmaceutica toscana o importanti stabilimenti di multinazionali presenti nella regione.

TABELLA 1 - PRINCIPALI IMPRESE ESPORTATRICI VERSO I BALCANI E L'EUROPA DELL'EST
INCIDENZA % SUL TOTALE DELL'IMPRESA E RIPARTIZIONE SUI PAESI DI DESTINAZIONE

	Exp verso EU Est sul tot delle exp val %	Rep Ceca	Slovacchia	Ungheria	Romania	Bulgaria	Albania	Croazia	Bosnia	Kosovo	Macedonia	Montenegro	Serbia
Power One Italy spa	13	x	x		x								
Prada spa	5	x	x		x	x		x					
Lenci calzature spa	38	x	x		x						x		x
Ansaldo energia spa	95			x									
Pirelli Tyre spa	36		x		x								
Eli Lilly export s.a.	42	x											
Due bi srl	83		x										
Ineos Europe limited	13	x		x	x								
Arfil srl	82				x								
Spring-fil srl	93				x								
Piaggio e c. Spa	2	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x
Industrie trasformatori newton srl	69				x								
Wepa Lucca srl	11	x	x	x		x	x	x					
Kme Italy spa	4	x	x	x	x			x	x				
Effeuno srl	94				x	x							
In.pro.di. Inghirami	80			x		x							
Apollo spa	58	x	x		x								
Chimet spa	1	x		x	x								
Giusto Manetti Battiloro spa	41	x	x		x								
Lucchini spa	2	x		x	x	x		x	x				

I collegamenti attualmente disponibili attraversano l'Europa e utilizzano la modalità stradale. Si tratta di sviluppare una rete di trasporto diretta a sostegno di questi sistemi produttivi e sostenibile.

3. LO STATO ATTUALE DELLE PROPOSTE ALL'INTERNO DELLE RETI CORE E COMPREHENSIVE IN TOSCANA

3.1. Le reti transeuropee di trasporto

Il Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea stabilisce che per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo del mercato interno e di coesione economica, sociale e territoriale e per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, l'Unione Europea concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee (reti TEN) nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.

Le reti TEN sono previste dall'art 170 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, che le definisce come uno strumento per la realizzazione degli obiettivi relativi al mercato interno (art. 26) e di coesione economica, sociale e territoriale (art. 174).

Nel quadro di un sistema di mercati aperti e concorrenziali, l'azione dell'Unione mira a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti. Essa tiene conto in particolare della necessità di collegare alle regioni centrali dell'Unione le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche.

Per conseguire tali obiettivi, l'Unione stabilisce un insieme di orientamenti che contemplino gli obiettivi, le priorità e le linee principali delle azioni previste nel settore delle reti transeuropee; in detti orientamenti sono individuati progetti di interesse comune.

Nel quadro di tali orientamenti si inseriscono le proposte di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti [COM(2011)650 del 19-10-2011] e di istituzione della "Connecting Europe Facility" [COM(2011)665/3 del 19-10-2011].

3.2. Pianificazione nazionale e regionale in materia di infrastrutture

Il 16 giugno 2011 è stata firmata l'Integrazione all'Atto Aggiuntivo dell'Intesa generale quadro Stato-Regione per il congiunto coordinamento e la realizzazione delle infrastrutture strategiche con indicazione delle principali priorità.

L'Intesa Generale Quadro del 18 aprile 2003 tra Governo e Regione Toscana sulle infrastrutture strategiche, in attuazione della Legge Obiettivo (L.443/2001 e s.m.i.) individuava e integrava le opere strategiche del Programma approvato dal CIPE in base alla stessa legge.

L'Intesa Generale Quadro costituisce inoltre il riferimento per la definizione del Contratto di Programma tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – F.S. e per la programmazione ANAS.

Il 22 gennaio 2010 è stato firmato l'Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Toscana e sono state individuate le infrastrutture strategiche ricadenti sul territorio regionale, per questi interventi venivano definiti lo stato di avanzamento, le coperture finanziarie e le conseguenti necessità per il raggiungimento degli obiettivi.

E' nel rispetto dell'intesa e delle priorità condivise con il Governo e individuate dal Piano della Mobilità e della Logistica vigente, che la Regione Toscana mette a disposizione proprie risorse per il completamento delle grandi opere, finanziate prevalentemente a carico dello Stato, e per le ulteriori opere di interesse regionale, avendo sempre ritenuto di ruolo primario le scelte infrastrutturali relative alla mobilità e ai trasporti di rilievo nazionale e regionale.

Oltre a confermare i precedenti impegni, con l'Integrazione all'Atto aggiuntivo dell'Intesa sottoscritta il 16-06-2011 vengono inseriti interventi di adeguamento e di messa in sicurezza di strade funzionalmente connesse ad itinerari europei nel quadro dell'integrazione delle reti TEN,

- S.G.C. Orte-Ravenna (E45)

Infrastrutture lineari pianificate:

- S.G.C. Grosseto-Fano (E78)
- Raccordo autostradale Firenze-Siena

Infrastrutture puntuali:

- Porto di Carrara
- Porto di Piombino
- Porto di Portoferraio
- Aeroporto di Pisa
- Aeroporto di Firenze
- Interporto della Toscana Centrale (Prato Gonfienti)

CORE NETWORK:

Infrastrutture lineari esistenti:

- Linea AV ferroviaria Milano-Napoli per traffico passeggeri
- Linea ferroviaria Firenze-Pisa per traffico passeggeri e merci
- Linea ferroviaria Tirrenica Genova-Pisa per traffico passeggeri e merci
- Linea ferroviaria Bologna-Prato-Firenze-Roma (linea lenta) per traffico merci
- Autostrada del Sole A1
- Autostrada Firenze Mare A11
- Canale dei Navicelli

Infrastrutture lineari da adeguare:

- Autostrada A1 (Variante di Valico e adeguamento alla terza corsia)
- Autostrada A12 (La Spezia-Pisa-Livorno)

Infrastrutture puntuali:

- Porto di Livorno
- Interporto Toscano Amerigo Vespucci (Guasticce Collesalveti - Livorno)

Come chiarito con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le mappe non rappresentano l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci di Guasticce Collesalveti - Livorno per vicinanza con il porto "core" di Livorno e la sua realtà multimodale.

Il territorio toscano è compreso nel progetto di corridoio nord-sud "Helsinki-Valetta", attraverso la dorsale Firenze-Roma.

Tabella riepilogativa

COMPREHENSIVE NETWORK			CORE NETWORK		
COMPLETED	TO BE UPGRADED	PLANNED	COMPLETED	TO BE UPGRADED	PLANNED
FERROVIE PASSEGGERI ALTA VELOCITA'					
			Linea AV MI-NA		
FERROVIE PASSEGGERI					
Linea Bologna-Prato-Firenze-Roma (l. lenta)	Linea Pontremolese		Linea Firenze-Pisa		
Linea Tirrenica (PI-LI-Piombino-GR-Roma)			Linea Tirrenica Genova-Pisa		
FERROVIE MERCI					
Linea AV Milano-Napoli	Linea Pontremolese		Linea Bologna-Prato-Firenze-Roma (l. lenta)		
Linea Tirrenica (LI-Piombino-GR-Roma)			Linea Firenze-Pisa		
			Linea Tirrenica Genova-Pisa-Livorno		
STRADE					
SS1 Aurelia (Rosignano-Grosseto)	SS1 Aurelia (Grosseto-Civitavecchia)	E78 -SGC Grosseto-Fano	A1 Autostrada del Sole	Interventi A1 (Variante di Valico e terza corsia)	
A15 della Cisa	S.G.C. Orte-Ravenna (E45)	RA Firenze-Siena	A11 Firenze Mare	A12 Spezia-Pisa-Livorno	
RA Bettole-Perugia					
VIE DI NAVIGAZIONE INTERNA					
			Canale dei Navicelli		
PORTI					
Carrara			Livorno		
Piombino					
Elba					
INTERPORTI					
Toscana Centrale (Prato)			Toscana Amerigo Vespucci (Guasticce Collesalveti - LI)		
AEROPORTI					
Aeroporto Pisa					
Aeroporto Firenze					
NODI URBANI					

3.4. Infrastrutture non ricomprese nella proposta di regolamento

Risultano assenti dalle mappe allegate al regolamento, per quanto riguarda la proposta di inserimento nella Comprehensive e nella Core Network, le seguenti infrastrutture strategiche che ricadono sul territorio regionale toscano:

Infrastrutture non ricomprese nella proposta di regolamento:

1. Ferrovia Prato-Pistoia-Lucca-Viareggio
2. Ferrovia Pisa-Collesalvetti-Vada e raccordi ferroviari Livorno-Pisa
3. Completamento a tipologia autostradale del Corridoio Tirrenico (A12)
4. S.G.C. FIPILI
5. Nodo urbano dell'area metropolitana fiorentina
6. Aeroporto dell'Isola d'Elba

4. IL CORRIDOIO MEDITERRANEO E LA DIRAMAZIONE VERSO L'ITALIA CENTRALE E I BALCANI - PROPOSTA DI IMPLEMENTAZIONE

4.1. Il Corridoio Mediterraneo e la diramazione verso l'Italia centrale e i Balcani

Di seguito sono riportate le sezioni del Corridoio mediterraneo e in grassetto corsivo le proposte relative alla diramazione verso l'Italia centrale e i Balcani da presentare come proposte di emendamento ai regolamenti.

Algeciras – Madrid – Tarragona

Sevilla – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Lyon – Torino – Milano – Venezia – Ljubljana – Budapest –
UA border

Barcelona/Valencia-Livorno/Pisa-Firenze

Livorno/Pisa-Grosseto-Siena-Arezzo-Fano-Ancona

Pre-identified sections	Mode	Description/dates
Algeciras - Madrid	Rail	studies ongoing, works to be launched before 2015, to be completed 2020
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Rail	studies and works
Valencia - Tarragona - Barcelona	Rail	construction between 2014 - 2020
Barcelona	Port	interconnections rail with port and airport
Barcelona - Perpignan	Rail	cross-border section, works ongoing, new line completed by 2015, upgrading existing line
Perpignan - Montpellier	Rail	bypass Nîmes - Montpellier to be operational in 2017, Montpellier - Perpignan for 2020
Lyon - Torino	Rail	cross-border section, works base tunnel to be launched before 2020; studies access routes
Milano - Brescia	Rail	partially upgrading, partially new high-speed line
Brescia - Venezia - Trieste	Rail	works to start before 2014 on several sections
Milano - Mantova - Venezia - Trieste	IWW	studies, upgrading, works
Trieste - Divača	Rail	studies and partial upgrading ongoing; cross-border section to be realised until after 2020
Koper - Divača - Ljubljana -Maribor	Rail	studies and upgrading/partially new line

Ljubljana node	Rail	rail node Ljubljana, including multi-modal platform; rail airport interconnection
Maribor - Zalalövö	Rail	cross-border section: studies, works to start before 2020
Boba- Szekesferhervar	Rail	upgrading
Budapest-Miskolc-UA border	Rail	upgrading
Barcelona/Valencia-Livorno	Motorways of the sea	upgrading
Livorno	Port/RRT	Port system Livorno and Piombino: studies and works Interconnection Rail: studies and works
Pisa, Firenze	Airport	Interconnection Rail: studies and works
Livorno/Pisa-Firenze (collegamento al corridoio Helsinki-Valletta)	Rail and road	Rail: Firenze-Pisa upgrading Rail: Firenze-Prato-Pistoia-Lucca-Viareggio upgrading Road: upgrading
Livorno-Grosseto	Rail and road	Rail/Road: Upgrading
Grosseto-Siena-Arezzo-Fano Ancona	Road Port	Upgrading

In riferimento alla Autostrada del Mare *Barcelona/Valencia-Livorno*, si tratta di una linea di cabotaggio comunitario già attiva, rispondente alle caratteristiche richieste per la definizione di Autostrade del Mare e che permette il collegamento tramite il Porto di Valencia al Porto di Tangeri.

Si segnala inoltre che:

- il giorno 23 Settembre 2011 è stato siglato un accordo fra il Porto di Livorno e l'Agence Nationale des Ports (ANP) del Marocco, contenente chiari riferimenti alla partecipazione della stessa ANP a tavoli tecnici per l'attivazione di nuove linee marittime e per il rafforzamento della propria presenza a livello istituzionale comunitario;
- la partecipazione dell'Autorità Portuale di Livorno al progetto TEN-T Autostrade del Mare (MOS4MOS), che vede come coordinatore l'Autorità Portuale di Valencia e come partner (fra gli altri) l'Autorità Portuale di Barcellona; nell'ambito di tale progetto, l'Autorità Portuale di Livorno è coinvolta per la progettazione e la sperimentazione di esperienze pilota a sostegno delle Autostrade del Mare ed in particolare la gestione elettronica dei documenti T2L (transiti), la gestione elettronica dei controlli documentali, la creazione di un corridoio elettronico sicuro porto-interporto di Livorno mediante l'utilizzo di tecnologia RFID passivo, l'integrazione dei diversi sistemi proprietari per la creazione di una piattaforma elettronica per la prenotazione dei trasporti multimodali ferrovia/mare e infine la gestione delle soluzioni precedentemente esposte attraverso un unico servizio per garantire una completa tracciabilità delle operazioni a livello portuale.

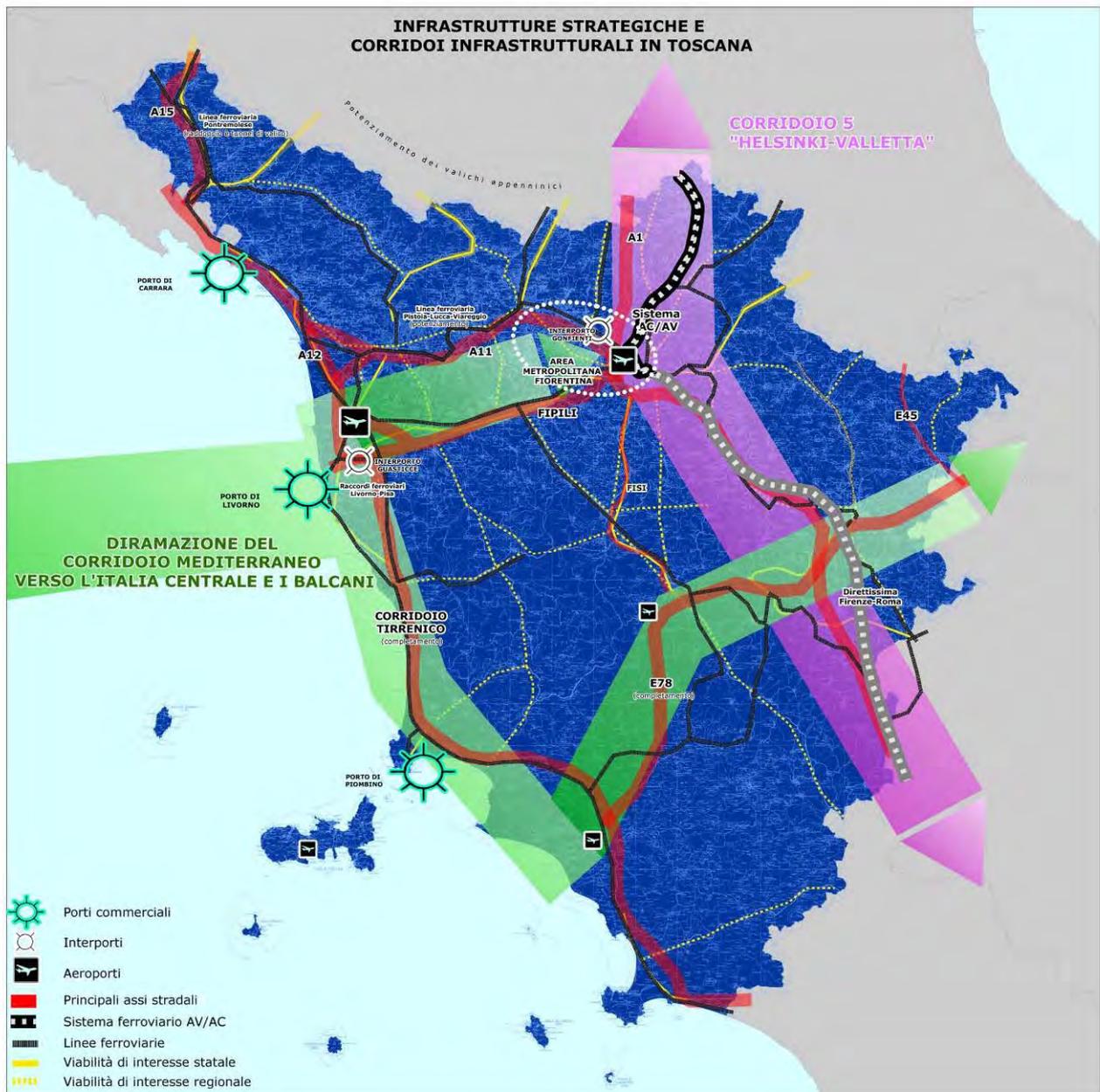
Si ritiene opportuno proporre strumenti a sostegno delle politiche delle Autostrade del Mare, sulla scorta dell'esperienza italiana dell' Ecobonus. Risulta da valutare la possibilità di costituire un Ecobonus internazionale, possibilmente esteso all'area West-Med MoS, per quei traffici che effettivamente vengono spostati dalla modalità tutto strada a quella marittima, includendo anche il trasporto contenitori su corto raggio.

Nelle FIGURE 9 e 10, si riportano rispettivamente la proposta di modifica al Corridoio Mediterraneo e il quadro delle infrastrutture strategiche e dei corridoi infrastrutturali della Toscana.

FIGURA 9 – CORE NETWORK CORRIDORS



FIGURA 10 – INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E CORRIDOI INFRASTRUTTURALI DELLA TOSCANA



4.2. Proposte di emendamenti ai regolamenti europei

In Allegato 2 si riportano le tavole allegate alla Proposta di Regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti ("Annex I vol.18" e "Annex I vol.19").

Ai sensi dell'art.5 della Legge 11/2005 riguardante la partecipazione delle regioni e delle pubbliche amministrazioni alla definizione e approvazione degli atti comunitari, in merito alle proposte di Regolamento e ai rispettivi allegati, nel quadro delle infrastrutture previste nella comprehensive network e nella core network, la Regione Toscana intende proporre al Governo, anche tramite la Conferenza Stato-Regioni, alcune integrazioni in linea con le intese Stato-Regione e gli atti di programmazione regionale.

In Allegato 3 si riportano le modifiche proposte alle tavole allegate alla Proposta di Regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti ("Annex I vol.18" e "Annex I vol.19").

Di seguito l'elenco delle proposte di modifica agli allegati alla Proposta di Regolamento sulle reti TEN-T.

Emendamento 1 Allegato I - Volume 19 Ferrovie e Aeroporti

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
Mappa	Mappa - Gli Aeroporti di Firenze e Pisa dovrebbero essere aggiornati dalla rete globale alla centrale; - L'Aeroporto dell'Isola d'Elba dovrebbe essere inserito nella rete globale.

Motivazione

Gli **Aeroporti di Pisa e Firenze** costituiscono i due nodi fondamentali del sistema aeroportuale regionale che ha registrato un incremento del traffico passeggeri che ha portato il totale per il 2011 a circa 6,5 Mpax e che consente accessibilità in entrata ed uscita ad un bacino di utenza molto maggiore. Gli interventi attualmente programmati relativi alle connessioni aria – ferro in corrispondenza dei nodi aeroportuali consentiranno la diretta connessione con le infrastrutture ferroviarie che rientrano nella "core" network (people mover + linea 2 tranvia fiorentina). Il complesso degli interventi previsti contribuisce a rendere il sistema aeroportuale toscano una reale possibilità di accesso al territorio contribuendo in maniera significativa all'integrazione a livello europeo.

Gli interventi relativi alle connessioni aria-ferro sono previsti nella programmazione regionale a valere sul fondo FESR 2007-2013 e sono co-finanziati dalla Commissione Europea.

A causa della sua rilevanza come collegamento regionale e del suo ruolo di punto di accesso ad un'isola di uno Stato membro, **l'Aeroporto dell'Isola d'Elba** è stato inserito nella rete TEN-T con la decisione CE n. 1692/96/CE del 23 giugno 1996 e riconfermato nel l'aggiornamento del 1° gennaio 2007. Dovrebbe pertanto rimanere nella rete globale.

Emendamento 2
Allegato I - Volume 19
Strade, porti, interporti e aeroporti

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
Mappa	<p>Mappa</p> <ul style="list-style-type: none"> - La sezione tirrenica dell'Autostrada A12 (Rosignano-Civitavecchia) dovrebbe essere inserita nella rete centrale; - Superstrada SGC Grosseto-Fano (E78) dovrebbe essere riclassificata dalla rete globale alla centrale; - Superstrada Firenze-Siena dovrebbe essere riclassificata dalla rete globale alla centrale.

Motivazione

Il **Corridoio Tirrenico Rosignano-Civitavecchia (A12)** contribuisce alla ripartizione dei flussi di trasporto con la dorsale autostradale nord-sud, vista anche la necessità di supportare un nodo primario quale il porto di Livorno. L'opera è prevista dalla programmazione infrastrutturale statale e regionale ed è fortemente supportata dalle esigenze espresse dal territorio. In sinergia con la E78, il Corridoio Tirrenico consente di collegare due nodi primari della rete centrale quali i porti di Livorno ed Ancona.

Analogamente, la **S.G.C. Grosseto-Fano (E78)** consente di collegare due nodi primari della rete centrale quali i porti di Livorno ed Ancona, contribuendo alla redistribuzione dei flussi di traffico tra le direttrici trasversali. L'inclusione di questa strada nella rete centrale, costituirà la sezione terrestre della proposta di diramazione sud del corridoio mediterraneo attraverso l'Italia centrale e verso i Balcani. L'opera è prevista dalla programmazione infrastrutturale statale e regionale ed è fortemente supportata dalle esigenze espresse dal territorio.

Il **Raccordo autostradale Firenze-Siena** è previsto dalla programmazione infrastrutturale statale e regionale e consente la connessione tra due nodi territoriali rilevanti ed è fortemente supportata dalle esigenze espresse dal territorio. Inoltre permette il collegamento tra il corridoio Helsinki – Valletta con la diramazione del corridoio mediterraneo, oggetto della presente proposta. Attualmente è allo studio la fattibilità dell'adeguamento a caratteristiche autostradali tramite ricorso a strumenti di project financing.

Emendamento 3
Allegato I - Volume 19
Strade, porti, interporti e aeroporti

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
Mappa	<p>Mappa</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ferrovia Prato - Pistoia-Lucca-Viareggio per traffico passeggeri e merci dovrebbe essere inserita nella rete globale - Superstrada SGC Firenze-Pisa-Livorno (FI-PI-LI) dovrebbe essere inserita nella rete globale

Motivazione

L'inserimento nella rete globale della **Ferrovia Prato-Pistoia-Lucca-Viareggio** per traffico passeggeri e merci, permetterà un incremento, anche in termini di fluidità, della capacità complessivamente disponibile sull'asse est – ovest, derivante dalla necessità di supportare il collegamento tra un nodo primario quale il porto di Livorno, e le sue potenziali connessioni, tramite il tratto esistente e funzionante del corridoio Helsinki – Valletta con i corridoi che connettono l'Italia all'Europa Centrale.

L'inserimento della **S.G.C. FI-PI-LI** contribuisce al miglioramento della capacità di trasporto su gomma, anche in termini di fluidità, complessivamente disponibile sull'asse est – ovest. L'infrastruttura rappresenta infatti un'opportunità di supporto di un nodo primario quale il porto di Livorno, tramite il collegamento diretto alla dorsale autostradale Nord – Sud, inserita nel corridoio Helsinki – Valletta (e da questo con i corridoi che connettono l'Italia all'Europa Centrale). Attualmente è allo studio la fattibilità dell'adeguamento a caratteristiche autostradali tramite ricorso a strumenti di project financing.

Emendamento 4
Allegato I - Volume 18
Ferrovie della rete globale, porti e interporti
Ferrovie della rete centrale (merci), porti e interporti

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
Mappa	Mappa - L'interporto di Prato dovrebbe essere riclassificato dalla rete globale alla centrale

Motivazione

Si ritiene necessaria la riclassificazione dalla rete globale alla centrale dell'**Interporto di Prato**, per le strette relazioni con il corridoio Helsinki – Valletta. Parimenti l'Allegato I -Volume 19 dovrebbe essere aggiornato. Per quanto riguarda l'Interporto di Livorno – Guasticce, questo dovrebbe essere compreso nel nodo multimodale del porto di Livorno data la stretta vicinanza e l'integrazione funzionale, e di conseguenza nella rete centrale.

Emendamento 5
Allegato II
1.a Nodi Urbani

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
ITALIA Roma Bologna Genova Milano Napoli Torino Venezia Palermo	ITALIA Roma Bologna <u>Firenze</u> Genova Milano Napoli Torino Venezia Palermo

Motivazione

L'**area metropolitana fiorentina** è una zona rilevante per la elevata domanda di mobilità di beni e passeggeri (specialmente turisti). Per il suo ruolo turistico e per la presenza di importanti distretti industriali, costituisce un ruolo importante in quanto intercetta rilevanti flussi di traffico sia sull'asse nord-sud che est-ovest.

Firenze è una LUZ (Large Urban Zone) definita da Eurostat con 700.000 ab al 2007-2009, su una superficie di 1.262,8 kmq (solo il Comune di Firenze è 102 kmq). L'atlante ESPON 2006 definisce Firenze come una FUAs (Functional urban areas) di importanza nazionale e transnazionale.

Inoltre, *l'area metropolitana di Firenze, Prato e Pistoia* è stata istituita con delibera del Consiglio Regionale della Toscana (Delibera n°130 del 29/03/2000), attribuendole prevalentemente finalità di coordinamento delle attività di programmazione/pianificazione territoriale. L'area comprende le tre province per un totale di 73 comuni e un'estensione di 4.844 chilometri quadrati e circa 1,5 milioni di abitanti.

5. ALTRI CONTRIBUTI

5.1. La posizione della CRPM

La Conferenza delle regioni periferiche marittime d'Europa (CRPM), nella propria posizione politica approvata il 09 febbraio 2012 a Bruxelles, recepisce le proposte avanzate dalla Regione Toscana in sede di Commissione Intermediterranea relative all'estensione del Corridoio 3 Mediterraneo. In particolare "la Commissione Intermediterranea sta promuovendo una trasversale di collegamento est-ovest del Mediterraneo come un ramo complementare al Corridoio 3, per migliorare il collegamento tra i porti del Mediterraneo occidentale, Africa settentrionale, regioni a nord del Tirreno Mare e attraverso l'intersezione con i corridoi diretti verso nord 1 "Baltico-Adriatico", 4 "Hamburg-Nicosia", 5 "Helsinki-Valletta", al resto dell'Europa centrale. I porti di Livorno e Ancona fanno parte di una strategia di sviluppo congiunta all'interno dei collegamenti marittimi sostenibili. Questi porti sono i punti di ancoraggio delle regioni occidentale e orientale verso un complementarietà terra-mare che include un asse attraverso l'Italia via E-78. Tramite i porti dell'Italia come Ancona o Brindisi, tale corridoio potrebbe collegare la parte centrale dell'Italia ai paesi terzi nei Balcani e nei paesi del blocco orientale con accesso al Mar Nero e al Mar Caspio."

5.2. La posizione del Governo Italiano

Il Governo italiano nella fase di consultazione ha fatto proprie le proposte della Regione Toscana.

Nelle riunioni di gennaio l'Italia ha proposto l'estensione del Corridoio Mediterraneo basata su una connessione dei porti spagnoli con il Porto di Livorno sviluppando le Autostrade del Mare e le infrastrutture portuali anche ai fini di una maggiore connessione con il Nord Africa. Dal porto di Livorno, attraverso la linea ferroviaria Livorno / Pisa / Firenze, vi è il collegamento con il corridoio Helsinki – Valletta. Dal porto di Livorno inoltre, attraverso il "corridoio tirrenico", si sviluppa la connessione trasversale in ambito italiano definita dall'itinerario europeo E78 (Grosseto-Fano), con la regione adriatica, il porto di Ancona, la regione balcanica con la Croazia, la Bosnia, l'Erzegovina, il Montenegro, l'Albania, la Slovenia, la Grecia e la Serbia, fino alla Romania.

La proposta costituisce pertanto una tratta di corridoio di alleggerimento, che non vuole sostituirsi ma completare funzionalmente le proposte di corridoi strategici come il corridoio 3 "Mediterraneo" al quale la Regione Toscana attribuisce un ruolo fondamentale per la sua connessione con il Corridoio 5 "Helsinki - Valletta".

Nelle ultime riunioni è stata proposta dall'Italia l'integrazione del Corridoio Helsinki – Valletta da Firenze a Livorno, sempre in linea con la presente proposta.

Nel corso delle riunioni di febbraio e marzo l'Italia ha proposto l'inserimento nella rete centrale delle seguenti sezioni:

- "Firenze Castello - Firenze Rifredi": si tratta di una tratta ferroviaria merci, lunga meno di 1 km, che è l'anello mancante tra il Corridoio 5 e il porto marittimo "core" di Livorno attraverso la linea ferroviaria di base "Firenze Rifredi-Firenze Cascine - Bivio Samminiatello - Bivio Renai - Empoli - Pisa - Livorno".
- "La Spezia Marittima - Vezzano": si tratta di un ultimo miglio collegamento ferroviario tra il porto di La Spezia e Pisa. (vedi anche la sezione dedicata sul n.7 ultimo miglio di connessione).

Quindi queste due sezioni consentirebbero di estendere il corridoio direttamente ai porti marittimi della rete core di Livorno e La Spezia.

Inoltre il Presidente Rossi lo scorso 3 aprile, in una audizione al Senato della Repubblica Italiana, ha presentato la proposta della Regione Toscana.

5.3. Partenariati in corso

Nell'ottica di consolidare e sviluppare la proposta di diramazione del corridoio mediterraneo, la Regione Toscana sta procedendo nella costruzione del partenariato a livello nazionale e internazionale. Inoltre, la Regione Toscana sta lavorando al consolidamento dei partenariati con le regioni Marche, Umbria (Italia), Catalogna, Murcia, Valencia (Spagna), Koper (Slovenia), Istria (Croazia).

Il partenariato ha portato alla definizione e presentazione del progetto "Info and infrastructures for intermodality" (I-CUBE) nell'ambito del bando MED recentemente concluso.

I lavori relativi alla costituzione del partenariato per la proposta progettuale I-CUBE hanno incluso un'azione di partnership building su 6 paesi (Spagna, Italia, Slovenia, Croazia, Albania, Grecia) rappresentanti sia l'aria MED che i paesi che possono beneficiare degli strumenti di pre-adesione (c. d. IPA). Il partenariato è costituito da:

Regione Toscana, Scuola Superiore S. Anna di Pisa, Autorità portuale di Livorno, Regione Marche, Comune di Ancona (Italia), Autorità portuale di Valencia, Feport Valencia (Spagna), Luka Koper, Centro Regionale di sviluppo Koper (Slovenia), Autorità Portuale di Igoumenitza (Grecia), Regione Istria, Autorità portuale di Ploce (Croazia), Autorità portuale di Durazzo (Albania). Il budget totale del progetto è di EUR. 2.040.000,00

La proposta di progetto mira a potenziare l'accessibilità del sistema portuale mediterraneo attraverso il consolidamento dei traffici esistenti e lo sviluppo di soluzioni informatiche orientate alla logistica (integrazione piattaforme portuali, implementazione dei sistemi di Radio Frequency Identification – RFID) al fine di risolvere le strozzature operative e amministrative e migliorare competitività, capacità e accessibilità.

L'obiettivo finale include sia l'incremento complessivo della capacità, attrattività, competitività dei porti e dei sistemi logistici coinvolti nel breve periodo, che la definizione del quadro per un nuovo corridoio di trasporto di livello europeo basato sul mare. Tale corridoio coinvolgerà la parte centrale del Mar Mediterraneo che collegherà i porti spagnoli con il sistema portuale dei Balcani, con le regioni centrali dell'Italia (in particolare Toscana e Marche) nel ruolo di piattaforma logistica, e avrà un ruolo chiave nel bilanciamento territoriale a livello UE.

La definizione di standard comuni, basati sulla tecnologia, tra i sistemi logistici coinvolti, fornirà un valore aggiunto all'identità della proposta di potenziamento.

ALLEGATO 1

STIMA DEI COSTI DELLE PRINCIPALI OPERE INFRASTRUTTURALI RICADENTI NELLA PROPOSTA DI POTENZIAMENTO DEL CORRIDOIO MEDITERRANEO

INTERVENTI	Previsione fine lavori	Importo milioni Euro	in di	Finanziato/ programmato
LINEA FERROVIARIA FIRENZE - PISA				
<i>Variante Signa - Montelupo</i>	2008	175,78		CONCLUSO
<i>Velocizzazione fra Pisa ed Empoli</i>	da definire	20		P
<i>Quadruplicamento della linea Empoli - Montelupo</i>	da definire	50		P
<i>Potenziamento tratta bivio Renai-Cascine Firenze</i>	da definire	40		P
RACCORDI FERROVIARI LIVORNO-PISA				
<i>Strutture carico/scarico merci e collegamento diretto Darsena Toscana con linea Genova-Roma</i>	2015	40		F
<i>Scavalco linea Tirrenica per collegamento diretto Darsena-Interporto</i>	2016	30		P
<i>Collegamento interporto Guasticce con linea Collesalveti-Vada</i>	2016	102		P
<i>Collegamento linea Collesalveti-Vada con linea Firenze-Pisa</i>	2015	80		P
COLLEGAMENTO GROSSETO – FANO E78				
<i>Tratto I Grosseto-Siena: Grosseto-Montorsaio (Lotto1)</i>	Funz2006 Finelav.2011	59.71		CONCLUSO
<i>Tratto I Grosseto-Siena: Montorsaio-Paganico (Lotto2)</i>	Funz2008/12 Finelav.2012	74.37		CONCLUSO
<i>Tratto I Grosseto-Siena: Paganico-Civitella Marittima (Lotto 3)</i>	2012	51.28		CONCLUSO
<i>Tratto I Grosseto-Siena: Civitella Marittima-Lanzo (Lotto 4)</i>	2016	100		P
<i>Tratto I Grosseto-Siena: Lanzo-Ornate (Lotto 5-6-7-8)</i>	da definire	271		F
<i>Tratto I Grosseto-Siena: Ornate-Svincolo di Orgia (Lotto 9)</i>	da definire	145		P
<i>Tratto I Grosseto-Siena: Svincolo di Orgia-S.Salvatore a Pilli (Lotto 10)</i>	2011	34.57		CONCLUSO
<i>Tratto I Grosseto-Siena: S.Salvatore a Pilli-Siena (Lotto 11)</i>	2011	18		CONCLUSO
<i>Tratto II Siena-Bettolle (innesto A1): Siena-Ruffolo (Lotto 0)</i>	da definire	100		P
<i>Tratto II Siena-Bettolle (innesto A1): Ruffolo-Casetta (Lotto 1)</i>	2008	25		CONCLUSO
<i>Tratto II Siena-Bettolle (innesto A1): Casetta-Armaiolo (Lotto 2)</i>	2005	36.4		CONCLUSO

Tratto II Siena-Bettolle (innesto A1): Armaiolo-Bettolle (Lotto 3)	2005	88.2	CONCLUSO
Tratto III Rigomagno-Nodo di Arezzo (S.Zeno): Rigomagno-Monte San Savino	da definire	240	P
Tratto III Rigomagno-Nodo di Arezzo (S.Zeno): Monte San Savino-San Zeno	da definire		P
Tratto IV Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): San Zeno-S.Maria delle Grazie (2°stralcio)	da definire	320	P
Tratto IV Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): S.Maria delle Grazie-Palazzo del Pero (1°stralcio)	da definire		P
Tratto IV Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): Palazzo del Pero-Intoppo (Lotto 1)	2004	16.2	CONCLUSO
Tratto IV Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): Intoppo-Lame Lunghe (Lotto 2)	Funz2007 Finelav.2010	24	CONCLUSO
Tratto IV Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): Lame Lunghe-Piffarino (Lotto 3)	2007	10.25	CONCLUSO
Tratto IV Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): Piffarino-Albiano (Lotto 4)	Funz2007 Finelav.2010	22	CONCLUSO
Tratto IV Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): Albiano Molino Nuovo (Lotto 5)	Funz2007 Finelav.2012	15	CONCLUSO
Tratto IV Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): Molino Nuovo-Le Ville di Monterchi (Lotto 6)	1998	15.77	CONCLUSO
Tratto IV Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci Lama (E45): Le Ville di Monterchi-Selci Lama (Lotto 7)	da definire	473	P
Tratto V E45 - Fano Regioni Umbria e Marche		2529*	
PORTO DI LIVORNO			
Approvazione nuovo PRP e realizzazione Piattaforma Europa		500	P
Attuazione alle rimanenti opere del vigente PRP in coerenza con il Programma Operativo Triennale, con particolare riferimento alle operazioni di escavo dei fondali.		62	P
TOTALE	Interventi conclusi:	666.53 M€	
	Interventi programmati:	2262.00 M€	
	Interventi finanziati:	311.00 M€	
	(*) Interventi ricadenti fuori dalla RT:	2529.00 M€	

ALLEGATO 2

**ANNEX TO THE PROPOSAL FOR A REGULATION OF THE EUROPEAN
PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ON UNION GUIDELINES FOR THE
DEVELOPMENT OF THE TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK (ANNEX 1,
VOLUME 18 E 19)**



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

Comprehensive & Core Networks: Inland waterways and ports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **IT** CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Core	Compr.	Core	Ports
Inland Waterways / Completed	Inland Waterways / To be upgraded	Inland Waterways / Planned	Ports





TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

Comprehensive Network: Railways, ports and rail-road terminals (RRT)

Core Network: Railways (freight), ports and rail-road terminals (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Compr.	Core	Compr.	Core	Compr.	Core
Conventional rail / To be upgraded	Conventional rail / Completed	To be upgraded to high speed rail	High speed rail / Completed	Ports	RRT
Conventional rail / Planned	Conventional rail / To be upgraded	High speed rail / Planned	High speed rail / To be upgraded		

TENtec



EUROPEAN COMMISSION

Brussels, 19.12.2011
COM(2011) 650 final/2

VOL 19/33

CORRIGENDUM:

Annule et remplace le document COM(2011)650 final du 19.10.2011 (actes et annexes)
Concerne toutes les versions linguistiques

ANNEX

to the

**PROPOSAL FOR A REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF
THE COUNCIL**

on Union guidelines for the development of the trans-European transport network

{SEC(2011) 1212}

{SEC(2011) 1213}

EN

EN



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
 Comprehensive Network: Railways and airports
 Core Network: Railways (passengers) and airports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Compr.		Core		Compr.		Core		Compr.		Core	
										Airports	
Conventional rail / Completed		Conventional rail / To be upgraded		High speed rail / Completed		To be upgraded to high speed rail					
Conventional rail / Planned				High speed rail / Planned							

TEN-Tec



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
Comprehensive & Core Network:
Roads, ports, rail-road terminals and airports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Road / Completed		Road / To be upgraded		Road / Planned		Ports		Airports	
Compr.	Core	Compr.	Core	Compr.	Core	Compr.	Core	Compr.	Core

TENtec

ALLEGATO 3

**REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ON UNION
GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF THE TRANS-EUROPEAN TRANSPORT
NETWORK**

(ANNEX 1, VOLUME 18 E 19)

PROPOSTA DI MODIFICA



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
 Comprehensive Network: Railways, ports and rail-road terminals (RRT)
 Core Network: Railways (freight), ports and rail-road terminals (RRT)
 BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

8



Compr.	Core	Compr.	Core	Compr.	Core
Conventional rail / To be upgraded	Conventional rail / Completed	To be upgraded to high speed rail	High speed rail / Completed	Ports	RRT
Conventional rail / Planned	Conventional rail / To be upgraded	High speed rail / Planned	High speed rail / To be upgraded		

TEN-T

EN

EN



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
Comprehensive Network: Railways and airports
Core Network: Railways (passengers) and airports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **IT** CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

8



Compr.	Core	Compr.	Core	Compr.	Core
Conventional rail / Completed	High speed rail / Completed	Conventional rail / To be upgraded	To be upgraded to high speed rail	+	⊕
Conventional rail / Planned	High speed rail / Planned				

TENtec

EN

EN



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
 Comprehensive & Core Network:
 Roads, ports, rail-road terminals and airports

8

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **IT** CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Compr.	Core	Compr.	Core	Compr.	Core
Road / Completed	Road / To be upgraded	Ports	RRT	Airports	Airports
Road / Planned					

TEN-T

EN

EN

ALLEGATO 4

**RESOCONTO DELLA RIUNIONE DELL'UFFICIO POLITICO DELLA CRPM 9
FEBBRAIO 2012, BRUXELLES**

**INTERMEDITERRANEAN COMMISSION TO THE TEN-T REVIEW AND PROPOSED
CONNECTING EUROPE FACILITY (CPMR POLICY POSITION, APPROVED BY THE
CPMR POLITICAL BUREAU, 9 FEBRUARY 2012, BRUSSELS)**



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

RESOCONTO DELLA RIUNIONE DELL'UFFICIO POLITICO DELLA CRPM 9 FEBBRAIO 2012, BRUXELLES

Partecipanti

Presidente della CRPM

- Jean-Yves LE DRIAN, Presidente della Regione Bretagna (Francia)

1° Vice-Presidente

- Gunn Marit HELGESEN, Presidente della Commissione Mare del Nord - Consigliere di Telemark (Norvegia)

Vice-Presidenti

- Giovanna DEBONO, Ministro di Gozo, rappresentata da John INGUANEZ, Segretario Permanente del Ministero (Malta)
- Annelie STARK, Consigliere - Regione Västra Götaland (Svezia)

Membri titolari

- **Bulgaria** Dancho SIMEONOV, Governatore della Regione Varna
- **Finlandia** Talvikki KOSKINEN, Membro della Giunta Regionale, Finlandia del Sud-Ovest
vedi Presidente
- **Francia**
- **Grecia** Stavros ARNAOUTAKIS, Presidente della Regione Creta, rappresentato da Emmanouil ALEXAKIS, Consigliere della Regione Creta
- **Italia** Enrico ROSSI, Presidente della Regione Toscana
- **Paesi Bassi** Rogier VAN DER SANDE, Membro del Consiglio Esecutivo, Provincia del Sud-Olanda
- **Malta**
vedi Vice-Presidenti
- **Norvegia**
vedi 1° Vice-Presidente
- **Polonia** Jaroslaw DWORZANSKI, "Marshal" della Regione Podlaskie
- **Svezia**
vedi Vice-Presidenti

Membri onorari

Alberto JARDIM, Presidente onorario della CRPM - Presidente del Governo Autonomo di Madeira (PT)

Commissioni geografiche

• Commissione dell'Arco Atlantico

Laurent BEAUVAIS, Presidente della Regione Bassa-Normandia rappresentato da Alain TOURET, Vice-Presidente della Regione (FR)
Pauline CAUMONT, Segretaria Esecutiva (FR)

• Commissione dei Balcani e del Mar Nero

Pavlos DAMIANIDIS, Presidente della Commissione e della Regione Macedonia Orientale e Tracia (GR)
Anthony PAPADIMITRIOU, Segretario Esecutivo (GR)

• Commissione del Mar Baltico

Erik BERGKVIST, Presidente, Regione Västerbotten (SV)
Janne TAMMINEN, Segretaria Esecutiva, Consiglio Regionale dell'Uusimaa (FI)

• **Commissione Intermediterranea**

Josefina MORENO BOLARÍN, Segretaria Esecutiva (SP)

• **Commissione Mare del Nord**

Gunn Marit HELGESEN, Presidente – Sindaco di Telemark (NO)

Lars HAUKVIK, Segretario Esecutivo (NO)

Rappresentante delle Regioni Ultraperiferiche

Carlos Manuel CESAR, Presidente del Governo Regionale delle Azzorre, rappresentato da Rodrigo OLIVEIRA, Sottosegretario Regionale per gli Affari Europei e la Cooperazione Esterna delle Azzorre (PT)

Membri supplenti

- Danimarca Henrik RINGBAEK MADSEN, Consigliere della Regione Nordjylland
- Estonia Kaido KAASIK, Governatore della Contea Saare
- Germania Reinhard BOEST, Direttore Ufficio di Bruxelles del Land Mecklenburg-Vorpommern
- Norvegia Kent GUDMUNDSEN, Consigliere Esecutivo della Contea di Troms
- Spagna Artur MAS, Presidente della Generalitat di Catalogna, rappresentato da Francesc GAMBÚS, Direttore Generale della Generalitat
- Svezia Annika ANNERBY JANSSON, Presidente della Regione Skåne
- Regno Unito Carolyn RULE, Membro del Gabinetto del Consiglio della Cornovaglia

Ospiti di Regioni CRPM (Intervenienti)

- Rafael Fernández de ALARCÓN HERRERO, Assessore ai Lavori Pubblici, Urbanismo, Edilizia e Trasporti della Regione Aragón (SP) accompagnato da Blanca SOLÁNS GARCÍA, Direttrice Generale per la Partecipazione dei Cittadini, Azione Esterna e Cooperazione, e da Israel CAJA, Capo Sezione Cooperazione Transfrontaliera e Relazioni Europee

Ospiti di Istituzioni europee (Intervenienti)

Commissione Europea

- Nicolas MARTYN, Vice-Direttore Generale, DG REGIO
- Jean-Eric PAQUET, Direttore, DG MOVE
- Nathalie BRAJARD, Vice-Capo Unità, DG MARE, accompagnato da Dorota Pyszna-Nigge, Funzionario, DG MARE

Parlamento Europeo

- Danuta HÜBNER, Presidente del Comitato REGI
- Alain CADEC, Vice-Presidente del Comitato PESCA
- Inés AYALA SENDER, Membro del Comitato TRAN

Segretaria Generale CRPM

Eleni MARIANO, Segretaria Generale
Patrick ANVROIN, Direttore
Nicolas BROOKES, Direttore
Enrico MAYRHOFER, Direttore responsabile della Comunicazione
Damien PÉRISSÉ, Direttore
Giuseppe SCIACCA, Funzionario senior per le politiche
Andrew SORS, Direttore
Carol THOMAS, Funzionario senior per le politiche
Guillaume MORENO, V.I.E.
Marie-Agnès CHARON, Direttrice del Segretariato CRPM

Funzionari di supporto

- Justin AMIOT, Direttore aggiunto di Gabinetto, Regione Bretagna (FR)
- Niels Erik ANDERSEN, Capo delle Relazioni Internazionali, Regione Midtjylland (DK)
- Francesco ATTAGUILE, Dirigente Generale, Regione Siciliana (IT)
- Martine ALLAIS, Delegata Permanente, Delegazione Permanente di Bretagna Europe (FR)
- Vanni BONADIO, CEO Logistica Toscana, Regione Toscana (IT)
- Fabio BOSCALERI, Funzionario dell'Ufficio di collegamento di Bruxelles, Regione Toscana (IT)
- Elisia BOTT, Consulente, Consiglio della Cornovaglia (UK)
- Orazio CELLINI, Direttore dell'Ufficio di collegamento di Bruxelles, Regione Toscana (IT)
- Robert COLLINS, Capo Ufficio, Ufficio delle Regioni irlandesi (IR)
- Cécile COMBETTE-MURIN, Rappresentante dell'Ufficio della Regione Bassa-Normandia a Bruxelles (FR)
- Sylvie COURATIN, Direttrice degli Affari Europei e Internazionali, Regione Bretagna (FR)
- Runa COXETER, Coordinatrice Internazionale, Regione Nordjylland (DK)
- Magnus ENGELBREKTSSON, Capo delle Relazioni Internazionali, Regione Västra Götaland (SV)
- Remo FATTORINI, Portavoce del Presidente, Regione Toscana (IT)
- Alexandre FOLLOT, Direttore degli Affari Europei e delle Relazioni Internazionali, Regione Bassa-Normandia (FR)
- Rachel GANDON, Responsabile degli Affari Europei e della Cooperazione territoriale, Regione Bassa-Normandia (FR)
- Francesca GUARDIOLA, Vice-Direttrice, Segretaria degli Affari Esterni, Generalitat di Catalogna (SP)
- Lucia HUERTAS SUANCES, Direttrice dell'Ufficio della Regione Murcia a Bruxelles (SP)
- Iris JAKUPIC Funzionario dell'Ufficio di collegamento di Bruxelles, Regione Toscana (IT)
- Lenneke JOOSEN, Funzionario degli Affari Europei ed internazionali, Provincia Sud-Olanda (NL)
- Pierre KARLESKIND, Consigliere Regionale delegato agli Affari Europei, Regione Bretagna (FR)
- Ulla KARVO, Manager, Associazione degli Enti Locali e Regionali Finlandesi (FI)
- Mariano MARIANI, Direttore Generale, Giunta Regionale della Sardegna (IT)
- Jaakko MIKKOLA, Direttore degli Affari Internazionali della Regione Helsinki-Uusimaa (FI)
- Marthe OLSEN, Consulente Internazionale, Consiglio della Contea di Troms (NO)
- Despoina PANAGIOTOPOULOU, Consulente Speciale del Presidente della Regione Macedonia Orientale e Tracia (GR)
- Per-Olof PERSSON, Capo della Cooperazione Interregionale, Regione Skåne (SV)
- Michal PODBIELSKI, Vice-Direttore delle Relazioni Esterne, Podlasie Voivodato (PL)
- Bjørn REISZ, Capo Ufficio Programmazione, Telemark Fylkeskommune (NO)
- Massimo ROCCHITTA, Responsabile di Settore e di Programma, Giunta Regionale della Sardegna (IT)
- Sally SPENCE, Manager Progetto Europeo, Consiglio delle Isole Shetland (UK)
- Milena STANCHEVA, Capo del Dipartimento Gestione Progetti europei, Regione Varna (BG)
- Wim STOOKER, Rappresentante dell'Ufficio a Bruxelles della Provincia Nord-Olanda (NL)
- Rémi SUEUR, Direttore Generale dei Servizi della Regione Bassa-Normandia (FR)
- Gordon SUMMERS, Direttore Ufficio Europeo, Consiglio delle Highland (UK)
- Michal SZCZEPURA, Capo Ufficio, Regione Podlasie (PL)
- Ingvar THELL, Coordinatore Interregionale, Regione Skåne (SV)
- Bernt VEDIN, Capo Unità, Regione Västerbotten (SV)

Osservatore

Predrag NOVIKOV, Capo Ufficio a Bruxelles della Provincia Vojvodina (Serbia)

Stampa

Mireia JUSTE, Aquí Europa

Enzo PARDO, RAI

Isabelle SMETS, Europolitique

SEDUTA DI APERTURA

Il resoconto dell'Ufficio Politico di Aarhus (29 settembre 2011) è approvato all'unanimità.

L'Ufficio Politico approva l'ordine del giorno della presente riunione.

(Consultazione dell'ordine del giorno + documenti di lavoro : <http://www.crpm.org/fr/index.php?act=6,1,2,254>)

POLITICA DI COESIONE E PROSPETTIVE FINANZIARIE

Il Presidente Jean-Yves LE DRIAN apre la sessione, ricordando che la pubblicazione delle proposte di regolamento della Commissione dell'ottobre 2011 segna l'inizio di una fase di negoziati sia con il Parlamento Europeo che con il Consiglio. I lavori della CRPM naturalmente saranno orientati verso le stesse Istituzioni. Jean-Yves Le Drian ringrazia Danuta HÜBNER e Nicholas MARTYN della loro presenza.

Eleni MARIANO, Segretaria Generale della CRPM, presenta la posizione politica della CRPM relativa al pacchetto legislativo di Coesione. Ricorda il difficile contesto di bilancio e le pressioni esercitate da alcuni Stati membri, che auspicano una riduzione globale del bilancio europeo. Mette in evidenza i principali cambiamenti intervenuti tra il quadro legislativo di Coesione 2007-2013 e la proposta legislativa della Commissione per il 2014-2020. Passa quindi in rassegna i punti salienti del documento sulla posizione politica della CRPM e conclude presentando il piano di lavoro nei prossimi mesi del *Core Group* (Gruppo di lavoro sulla coesione dell'Ufficio Politico della CRPM) ([vedi presentazione powerpoint](#)).

Nicholas MARTYN, Vice-Direttore Generale della DG REGIO, interviene su due punti: lo stato di avanzamento dei negoziati sulla proposta del pacchetto Coesione presso il Parlamento Europeo ed il Consiglio da una parte, i messaggi politici contenuti nella posizione CRPM dall'altra. Il pacchetto legislativo della Commissione è stato sviluppato in buona parte grazie al contributo tecnico di un gran numero di parti interessate, compresa la CRPM. L'obiettivo della Commissione è stato quello di creare un quadro legislativo che possa andar bene per tutte le Regioni.

Presenta pertanto l'attuale panorama dei negoziati presso il Parlamento ed il Consiglio. Spiega che la riunione del Consiglio Affari Generali del 16 dicembre scorso ha trattato tre argomenti: il Quadro Strategico Comune e le modalità di adozione di questo documento; il legame tra la strategia Europa 2020 e la politica di Coesione; la concentrazione tematica.

Passa quindi in rassegna i messaggi contenuti nella posizione politica della CRPM sul pacchetto Coesione. Per quanto riguarda l'approccio strategico, precisa che in marzo sarà pubblicato un documento di lavoro dei servizi della Commissione sul Quadro Strategico Comune, e che gli investimenti dei Fondi strutturali dovranno essere legati agli obiettivi della strategia Europa 2020. Sulla questione del partenariato, il Sig. MARTYN informa che sempre in marzo sarà pubblicato un documento « codice di condotta », che stabilirà le norme sul coinvolgimento delle parti interessate e delle Regioni a livello strategico ed operativo. La questione della condizionalità macroeconomica è trattata direttamente dal gruppo di lavoro « Amici della Presidenza » presso il Consiglio. Il Sig. MARTYN concorda con la posizione della CRPM laddove questa ricorda che, per garantire l'efficacia dell'investimento e non costituire un carico amministrativo inutile, per la Politica di Coesione dovrebbero essere utilizzate soltanto le condizionalità ex-ante pertinenti. Afferma che le condizionalità legate alla performance non mirano a sanzionare i territori ma ad indurre i programmi ad essere più efficaci.

È importante che il meccanismo di concentrazione tematica non diventi troppo flessibile, anche se il quadro proposto dalla Commissione offre un certo livello di elasticità. La Commissione ha anche voluto rafforzare il legame tra le strategie macro-regionali e l'obiettivo cooperazione territoriale. Infine, la semplificazione della politica è stata un filo conduttore nell'elaborazione del pacchetto legislativo della Coesione e la Commissione resta aperta ad altre proposte per contribuire a questo obiettivo.

Danuta HÜBNER, Presidente della Commissione REGI al Parlamento Europeo, fa presente che l'ultimo Vertice europeo ha ribadito la necessità di strumenti europei per rilanciare la crescita: una buona notizia per la politica di Coesione. La Commissione REGI è capofila, al Parlamento Europeo, per il negoziato del pacchetto Coesione, ed il ruolo dei Gruppi politici è molto importante. L'obiettivo è che il Rapporto sulle disposizioni comuni sia adottato in Commissione in luglio, quindi votato in sessione plenaria in settembre prima di arrivare ad un accordo con il Consiglio in dicembre. Questo ambizioso programma di negoziati dipenderà in gran parte dal Consiglio e dal gruppo di lavoro « Amici della Presidenza » : la Sig.ra HÜBNER

si preoccupa del fatto che un gran numero di punti relativo alla politica di coesione sarà negoziato da questo gruppo di lavoro.

Il Parlamento Europeo sostiene le grandi linee del pacchetto legislativo proposto dalla Commissione, anche se esprime dubbi su alcune disposizioni. Il valore giuridico del Quadro Strategico Comune sarà fondamentale ed il Parlamento ritiene che tale documento debba essere adottato in allegato al Regolamento principale. Il Parlamento ritiene anche che alcune proposte della Commissione vadano contro la regionalizzazione dei programmi e condivide il parere della CRPM sulla lentezza della produzione delle statistiche relative al PIL regionale. È importante che le Regioni siano coinvolte. E' pure importante che le Regioni siano coinvolte nel Fondo Sociale Europeo, e che il Fondo sostenga l'innovazione. Per quanto riguarda la condizionalità macroeconomica, la Sig.ra HÜBNER ricorda che a questo riguardo il Parlamento è diviso. Il patto di stabilità e di crescita rafforzato (sei pacchetti), adottato nello scorso dicembre, permette ormai al Consiglio di sospendere in ultima istanza gli impegni dei Fondi europei a uno Stato membro. Ricorda infine che il bilancio assegnato alla cooperazione territoriale rischia di essere rivisto al ribasso dal Consiglio.

Il Presidente **Jean-Yves LE DRIAN** apre il dibattito.

Alain TOURET, Vicepresidente della Regione Bassa-Normandia, sostiene la proposta della Commissione di creare una nuova categoria di Regioni intermedie e sottolinea l'importanza che questa categoria sopravviva ai negoziati con il Parlamento Europeo ed il Consiglio.

Kent GUDMUNDSEN, Consigliere Esecutivo della Contea di Troms, ritiene che il pacchetto legislativo debba tener conto delle Regioni debolmente popolate, che debbono, a giusto titolo, beneficiare di un trattamento differenziato. Questo punto è ripreso nella posizione della CRPM.

Carolyn RULE, membro del Gabinetto del Consiglio della Cornovaglia, sostiene con forza la posizione della CRPM, che considera un ostacolo considerevole il limite di 150 km stabilito per la cooperazione marittima transfrontaliera, come, per esempio, per quanto riguarda la cooperazione tra la Regione della Cornovaglia e la Bretagna.

Emmanouil ALEXAKIS, Consigliere della Regione Creta, richiama la differenza tra le due categorie di Regioni intermedie: quelle che escono dall'obiettivo convergenza con un PIL regionale superiore del 90%. La Regione Creta si trova nella categoria delle Regioni di competitività per il suo PIL attuale, mentre nella programmazione in corso è in convergenza.

Nicholas MARTYN, circa la questione del limite di 150 km, sottolinea che fissare un limite è sempre un esercizio difficile. Le Regioni intermedie beneficiano di misure specifiche nei regolamenti e per Creta c'è un articolo che prevede un trattamento specifico per le Regioni che escono dalla convergenza.

Danuta HÜBNER ricorda che in passato la questione della categoria di Regioni intermedie ha fortemente diviso il Parlamento Europeo.

Eleftheria FTAKLAKI, Consigliere Regionale del Sud Egeo, solleva il particolare problema della sua Regione, che comprende isole con un PIL che la pone nell'obiettivo competitività, mentre nella stessa regione ci sono altre isole molto povere con un PIL molto basso.

Il Sig. **MARTYN**, rispondendo alla Sig.ra dice FTAKLAKI, osserva che esiste abbastanza flessibilità a livello degli Stati membri per adattare i programmi operativi ai territori delle Regioni per far fronte al contesto economico delle stesse.

La posizione politica sulla Coesione è approvata all'unanimità [\(vedi il documento\)](#).

L'EUROPA DEL MARE: DIBATTITO SUGLI ORIENTAMENTI ED IL BILANCIO DEL FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI E LA PESCA

Jean-Yves LE DRIAN apre la sessione

Eleni MARIANOU riassume i punti principali della posizione della CRPM sul FEAMP e ricorda che gli emendamenti proposti a tale progetto di posizione sono stati comunicati ai membri dell'Ufficio Politico.

Alain CADEC, Membro del Parlamento Europeo e Vicepresidente della Commissione Pesca, ricorda, riguardo al FEAMP, che la CE propone, il Parlamento ed il Consiglio dispongono. La posizione della CRPM è importante e le sue proposte per modificare le proposte della CE saranno benvenute. Alcuni elementi delle proposte della CE sono interessanti, come lo spazio dato all'acquacoltura o i punti riguardanti l'organizzazione dei produttori, l'avvicinamento di pescatori e tecnici e lo sviluppo delle zone dipendenti dalla pesca.

I tre principi su cui si focalizzano i difficili dibattiti sono: l'attuazione delle concessioni di pesca trasferibili; il raggiungimento del RMS (Rendimento Massimo Sostenibile) nel 2015; il principio dello zero rigetti. La Commissione Europea sembra evolvere, in particolare sulla questione del RMD e dei rigetti. Per quanto riguarda le concessioni trasferibili, alcuni Stati membri sono favorevoli ed altri no. Il rischio è una monetizzazione della pesca che conduca a posizioni di monopolio, pericolose per il tessuto della pesca artigianale, e alla desertificazione dei porti.

L'assenza di sostegno al settore è criticabile, e la concentrazione sulla riconversione dei pescatori è insufficiente. La pesca europea rappresenta più di 140.000 posti di lavoro diretti e sono necessari aiuti all'ingresso dei giovani in questo settore. Non ci sono neppure meccanismi di sostegno in caso di crisi temporanea né di aiuto al rinnovo della flotta per maggiore sicurezza e meno consumo d'energia. Non si tratta di pescare di più, ma meglio. Non c'è nulla neppure per la competitività dei porti di pesca.

La proposta soppressione dell'aiuto al magazzinaggio entro il 2019 è una cattiva proposta. D'altra parte, si sperava in una vera regionalizzazione della PCP, che avrebbe permesso di iniziare a definire meglio la pesca artigianale ed industriale secondo i contesti, basandosi sui CCR (Consigli Consultivi per la Pesca). Le definizioni attuali non corrispondono alla situazione di tutti gli Stati.

Queste sfide oltrepassano le appartenenze politiche, in particolare per le concessioni di pesca trasferibili, che sono un importante punto di scissione.

Nathalie BRAJARD, Capo Unità aggiunto della DG MARE della Commissione Europea, osserva che il FEAMP è effettivamente molto legato alla riforma della PCP. L'obiettivo è quello di mettere l'accento sulle persone e sulle Comunità di pesca, di dirigere l'aiuto verso i pescatori piuttosto che verso le barche, di aumentare il valore aggiunto e di sostenere il comportamento imprenditoriale dei pescatori.

La stessa ricorda i punti positivi citati da Alain CADEC, in particolare l'acquacoltura, e sottolinea altri punti, come il legame con la politica marittima e lo sviluppo territoriale. Contrariamente a quanto è stato detto, lo sviluppo territoriale mette l'accento sui pescatori e non mira a farli uscire dal settore. Un articolo riguarda la diversificazione e 11 articoli riguardano i pescatori. Gli esempi dell'asse 4 del FEP (Fondo Europeo per la Pesca) - che corrisponde allo sviluppo territoriale - lo dimostrano.

La pesca rappresenta 140.000 posti di lavoro diretti. Ci saranno ancora diminuzioni di occupazione ma una gran parte potrà essere compensata attraverso gli appoggi all'innovazione, alle iniziative e allo sviluppo territoriale. Le opzioni della riforma possono rispondere all'attrattività (salari e condizioni di lavoro) e all'occupazione dei giovani. Questo indicatore è molto positivo nel periodo della prevista riforma, mentre l'attrattività resta negativa nel caso di statu quo. È per queste ragioni che è posto l'accento sugli aiuti alle persone.

Il FEAMP prevede un aiuto all'ammodernamento che riguarda la sicurezza in mare, l'innovazione e la selettività, ma non la sostituzione dei motori perché incompatibile con l'obiettivo della riforma della PCP e con il problema della sovracapacità. A seguito del Libro Verde e delle valutazioni d'impatto, il Rapporto della Corte dei Conti segnala che, se si constata un ribasso nominale del 22% della flotta, c'è un aumento del 14% in capacità reale, con una spesa di 2.7 miliardi di euro per demolire barche. Questo non è più possibile.

L'art. 41 del FEAMP riguarda il miglioramento dei porti di pesca. Il bilancio è misto per quanto riguarda gli investimenti passati. I pescatori non scaricano inevitabilmente nei porti auspicati. Gli investimenti per la costruzione non sono più possibili nell'ambito del FEAMP ma possono essere previsti in quello del FESR.

La soppressione dell'aiuto al magazzinaggio è previsto in modo progressivo e si accompagna ad un piano di produzione e di mercato che permetterà di prevedere piani di pesca e di sbarco che renderanno ottimale il legame tra l'offerta e la domanda. Il tema della regionalizzazione è collegato al regolamento di base. In questa fase, è previsto un articolo guscio che permetterà di sostenere la regionalizzazione in funzione di ciò che sarà stato stabilito nel quadro della riforma della PCP. Per la piccola pesca sono previsti aiuti particolari, con intensità che possono variare in relazione alla dimensione della flotta.

Jean-Yves LE DRIAN osserva che la posizione presentata, relativa al FEAMP, è coerente con quella approvata all'unanimità ad Aarhus dopo un grosso lavoro.

Eleni MARIANOU fa presente che gli emendamenti presentati non contengono cambiamenti di fondo.

La posizione politica sul Fondo europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca è approvata all'unanimità ([vedi documento](#)).

ACCESSIBILITÀ : REVISIONE DELLE RTE-T E CONNECTING EUROPE FACILITY

Eleni MARIANOU apre la sessione.

Rafael FERNANDEZ de ALARCON HERERRO, Ministro dei Lavori Pubblici, dell'Urbanismo e dei Trasporti del Governo dell'Aragona, ricorda che la CE ha proposto le linee direttive sulle reti transeuropee ed un progetto di regolamento finanziario per le stesse. La CRPM ha proceduto a tappe, coinvolgendo le Commissioni geografiche. È data la priorità a 10 corridoi multimodali, cosa che può andare contro l'equilibrio territoriale. Occorre completare l'elenco di progetti aggiungendo dei porti ed insistendo sulla dimensione marittima. Dopo l'incontro con il Commissario Kallas, la CRPM spera che le sue domande siano prese in considerazione.

Patrick ANVROIN, Direttore CRPM, ricorda che il bilancio di 56 miliardi di euro proposto dalla CE per le infrastrutture può permettere, se ben orientato, una rete equilibrata. Le Regioni sono sollecitate a cofinanziare le reti transeuropee e devono essere associate alla decisione. Relativamente alla coesione territoriale, la CRPM riconosce l'interesse di concentrare gli interventi, ma non fino all'80-85% su 10 corridoi. Occorre riservare finanziamenti per il resto della rete, ed in particolare per la rete centrale.

Inoltre, occorre permettere al FESR di cofinanziare le infrastrutture nelle Regioni più sviluppate.

La principale innovazione proposta dalla CRPM è una 11° priorità più trasversale intitolata «collegamenti marittimi sostenibili», che ha già ricevuto un'accoglienza favorevole presso alcuni Stati membri. I traghetti dovrebbero beneficiare di questo dispositivo. La Commissione Mar Baltico ritiene che il trasporto per traghetto è attualmente sottovalutato.

Questa 11° priorità riguarda i servizi, ma la CRPM ritiene che gli investimenti nei porti siano attualmente poco considerati: cofinanziamenti del 40% dovrebbero esservi possibili, sul modello delle sezioni transfrontaliere della RTE. Le questioni di vicinato sono egualmente importanti: ad esempio come includere i porti, quelli russi e quelli del sud del Mediterraneo, che non appaiono nelle mappe pubblicate dalla Commissione.

Guillaume MORENO, Dirigente CRPM, presenta le mappe riguardanti le modifiche auspiccate dalle Commissioni geografiche della CRPM ([vedi presentazione generale powerpoint](#)), concernenti la rete centrale ed i corridoi prioritari. Sono proposte 3 estensioni dei corridoi prioritari nel sud della Spagna, nel centro dell'Italia, e tra Marsiglia e Genova. Sono proposte altresì delle estensioni della rete ferroviaria, l'aggiunta di porti e di alcuni terminali ferrovia-strada.

Jean-Yves LE DRIAN apre la discussione generale.

Enrico ROSSI, Presidente della Regione Toscana, ritiene che il documento della CRPM rafforzi utilmente le proposte riguardanti le RTE-T. Apre poi una parentesi che riguarda la Costa Concordia. Sono necessarie misure precise di controllo della navigazione per garantire la sicurezza, e tali da conciliare sviluppo e ambiente. È un punto importante per la crescita delle Regioni. Il Presidente ROSSI ringrazia il Presidente LE DRIAN della sua lettera contenente l'idea di tenere una riunione specifica sull'argomento, e propone che tale Riunione sia organizzata in Toscana. Ringrazia tutte le Regioni marittime per la loro solidarietà.

Il documento della CRPM riprende anche le proposte della Toscana, avanzate insieme alle Regioni italiane Umbria e Marche, all'Istria in Croazia e a Regioni spagnole, per i ponti terrestri tra il Mar Tirreno e il Mare adriatico. Si tratta di creare sinergie con paesi che non sono membri dell'UE e verso la Spagna. Occorre altresì rafforzare l'interesse dell'UE per il sud del Mediterraneo.

Jean-Eric PAQUET, Direttore alla DG MOVE della Commissione Europea, sottolinea che i nuovi orientamenti sulle RTE-T coprono le facciate marittime dell'Europa: sono stati così identificati 83 porti essenziali. La proposta della Commissione è una base perché tutte le Regioni d'Europa facciano parte della RTE-T. Il Consiglio dei Ministri desidera progredire da ora a giugno, ed il Parlamento Europeo piuttosto nel secondo semestre. La CE suggerisce un quadro per la dimensione europea delle politiche di infrastrutture nazionali, concentrandosi su alcuni punti a forte valore aggiunto. Il contributo della CRPM sarà prezioso, in particolare per quanto riguarda i Fondi Strutturali.

Le proposte fatte sono anche uno degli elementi chiave del programma europeo di lotta contro la crisi. Le infrastrutture di trasporto e l'innovazione sono strumenti sotto-utilizzati. Occorre aumentare gli investimenti nei trasporti.

Le proposte della CRPM sono utili. Il primo contributo visibile è quello dell'11 corridoio marittimo. Questo non è coerente rispetto a quanto la CE considera un corridoio, ma il contenuto sul trasporto innovativo e la dimensione marittima è interessante. La maggior parte di questi elementi è già nelle proposte della CE. Il programma annuale per le RTE-T prevede 35 milioni di euro per le misure innovative, che potrebbero incoraggiare l'utilizzo di combustibili puliti. Il Programma Marco Polo non avrà un «successore», ma è ripreso nel meccanismo proposto. Sarà possibile portare un sostegno al trasporto marittimo nell'ambito della rete.

D'altra parte, i tassi di cofinanziamento devono essere ragionevoli, se si vuole allargare la base degli investimenti. In corso di discussione, questi tassi potranno essere migliorati.

Occorre affrontare le mappe europee sotto l'angolo europeo e della metodologia delle RTE-T. Il metodo della CE non è perfetto ma c'è un certo consenso ed un margine d'elasticità su questo metodo. C'è anche un margine di manovra sui corridoi, e saranno possibili aggiunte.

Le proposte presentate da Enrico ROSSI sul collegamento con il Sud del Mediterraneo sono molto sensate. La CE non ha fatto proposte al di là del territorio dell'Unione Europea perché ritiene che le reti interessate debbano basarsi su elementi chiave che rimangono da discutere con gli Stati terzi, in uno spirito di coerenza con gli strumenti comunitari.

Carolyn RULE si esprime a nome delle Regioni del Regno Unito. La selezione dei progetti deve tenere conto delle necessità di sviluppo territoriale. La stessa sostiene la proposta della CRPM di rafforzare la rete centrale. L'accessibilità marittima è essenziale per lo sviluppo economico delle Regioni marittime come l'Irlanda, per un accesso più facile al mercato.

Francesco ATTAGUILE si esprime a nome del Presidente Lombardo, Presidente della Commissione Intermediterranea. Certe parti delle proposte della CE sono state già migliorate, in particolare il corridoio Helsinki-La Valletta. Restano tuttavia alcune omissioni, in particolare il collegamento con quei porti che sono terminali di collegamento con Malta. Ci deve essere un collegamento con Catania ma anche con altri porti di collegamento con Malta. Occorre tener conto dei collegamenti terrestri. Così pure c'è la questione dello Stretto di Messina. Come si può andare da Helsinki a Malta fermandosi a Villa San Giovanni?

La DG Concorrenza tende a restrizioni per quanto riguarda gli aiuti di Stato per le infrastrutture di trasporto. Appesantire la procedura in materia non ha senso in relazione agli incentivi previsti. Occorre d'altra parte assicurarsi che l'Europa divenga concorrenziale, avendo riguardo ai cambiamenti nella zona sud. Questi corridoi devono essere prolungati verso alcuni porti e le procedure alle frontiere devono essere semplificate.

Rogier VAN DER SANDE, Membro del Consiglio esecutivo della Provincia Sud-Olanda ritiene che, essendo i bilanci limitati, è ragionevole concentrarli su un numero limitato di corridoi. La posizione della CRPM potrebbe quindi essere edulcorata ed esprimere meglio la necessità di concentrazione.

Francesc GAMBÚS, Direttore Generale della Generalitat di Catalogna, a nome delle Regioni spagnole considera il progetto di posizione della CRPM buono, ed utile per difendere gli interessi legittimi delle

Regioni. A nome della Catalogna, esprime l'avviso che i criteri metodologici utilizzati per determinare le reti europee debbano essere omogenei. La Catalogna ritiene che non si dovrebbero proporre modifiche alle mappe della Commissione senza una preliminare analisi metodologica. Devono pure essere esaminati, gli aspetti socioeconomici

Rafael FERNANDEZ DE ALARCON HERERRO della Regione Aragona fa presente che, al riguardo, la Catalogna non si esprime a nome di tutte le Regioni spagnole. Qualsiasi modifica dell'allegato mediterraneo della posizione politica della CRPM deve essere oggetto di un accordo della Commissione Intermediterranea della CRPM.

Francesc GAMBÚS conferma che si esprime soltanto a nome della Catalogna.

Mariano MARIANI, rappresentante della Sardegna, affronta la questione della specificità dei porti insulari delle RTE-T. Chiede altresì se la CRPM non dovrebbe avanzare proposte sull'aspetto aeroportuale delle RTE-T.

Ines AYALA SENDER, Membro del Parlamento Europeo, Co-relatrice sul regolamento del CEF (Connecting Europe Facility - Pacchetto per le infrastrutture energetiche), presenta lo stato di avanzamento dei lavori su questo tema nell'ambito del Parlamento. È dell'avviso che occorra fare appello agli investitori privati per finanziare le grandi infrastrutture. Presenta in questo quadro il concetto di *Europroject*, che interessa il Presidente BARROSO e la BEL. Sul CEF, un primo progetto di relazione sarà discusso dal Parlamento nel luglio 2012, sarà oggetto di dialogo con le parti interessate e potrebbe essere approvato in seduta plenaria alla fine del 2012 o all'inizio del 2013.

Insiste sull'importanza del capitolo ferroviario delle RTE-T e si rallegra che gli aeroporti siano introdotti per la prima volta nelle stesse. Per quanto riguarda i 10 miliardi di euro del Fondo di Coesione che sarebbero assegnati attraverso il CEF, ritiene che si tratta di un vero valore aggiunto e che la Commissione avrebbe dovuto spiegarlo più chiaramente agli Stati interessati.

A conclusione di questa sessione sulle RTE, Jean-Yves LE DRIAN propone che si voti sulla prima parte del progetto di posizione politica della CRPM e che la Commissione Intermediterranea porti a termine la propria posizione nell'allegato che la riguarda in occasione del suo Ufficio Politico del 9 marzo a Montpellier. Osserva d'altra parte, in risposta all'intervento sardo, che la posta in gioco aerea ed aeronautica è determinante e non può non essere esaminata dalla CRPM.

Dopo la presentazione di un emendamento proposto da Rogier VAN DER SANDE - relativo al grado di concentrazione sui 10 corridoi prioritari :

La posizione politica è adottata all'unanimità

insieme agli allegati relativi all'Atlantico, al Mare del Nord, al Baltico, ai Balcani e al Mar Nero. Essa sarà diffusa nella sua versione completa (comprendente tutti gli allegati) a partire dal 9 marzo, in base alle decisioni mediterranee.

Gunn Marit HELGESEN presenta la nota della Segreteria Generale sullo stato di avanzamento della Direttiva sul tenore di zolfo nei carburanti marittimi, che dà seguito al dibattito aperto in occasione dell'Assemblea Generale di Aarhus. Conclude segnalando che la Commissione Mare del Nord, con il sostegno della CRPM, si propone di organizzare nel 2012 un seminario sul tema più generale «trasporti e sostenibilità».

ALTRE TEMATICHE

SVILUPPO E COOPERAZIONE ESTERNA

A nome del Governo della Catalogna, come pure nella propria qualità, Francesc GAMBÚS, Direttore Generale, si rallegra di questa opportunità di presentare il progetto di posizione politica della CRPM per l'adozione da parte dell'Ufficio Politico. Comunica il rammarico del Vicepresidente del Governo catalano che, per un impegno precedente, non ha potuto partecipare a questa riunione.

Il Sig. GAMBÚS ricorda che la CRPM ha sempre partecipato in modo molto concreto all'evoluzione delle politiche europee di cooperazione allo sviluppo. Oltre agli scambi con la Commissione Europea, il suo

contributo ha anche assunto la forma di contatti con il Parlamento Europeo e di partecipazione al dialogo strutturato. A nome di numerose Regioni, il Governo catalano ha anche partecipato al vertice che si è tenuto recentemente a Busan sul «Partenariato per una efficace cooperazione allo sviluppo».

È essenziale proseguire a rafforzare la cooperazione decentrata: gli Enti regionali e locali hanno svolto un ruolo chiave nella promozione di aiuti efficaci. Essi non sono soltanto un insieme di attori delle politiche di cooperazione allo sviluppo; hanno anche un ruolo politico essenziale nel miglioramento della governance democratica e nel perseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile in questo campo.

Il presente progetto di posizione politica riguarda gli sforzi intensivi degli ultimi 14 mesi, in particolare da parte della Commissione. Questo documento sottolinea il fatto che spesso la Commissione, come avviene nel settore della cooperazione allo sviluppo, non tiene sufficientemente conto del ruolo e del contributo delle autorità infra-statali. Allo stesso tempo, le proposte della Commissione per lo strumento di finanziamento della cooperazione allo sviluppo contengono un certo numero di elementi utili e positivi, come per esempio il proposto aumento della dotazione di bilancio, in valore sia assoluto che percentuale, per sostenere le azioni di cooperazione condotte dalle Autorità regionali e locali. Il documento della CRPM riconosce anche l'importanza di un dialogo strutturato continuativo. La Commissione si è impegnata a pubblicare, nel corrente anno, una comunicazione riguardante il ruolo delle autorità infranazionali nei paesi partner della cooperazione, e le Regioni sono disponibili per contribuire alla sua formulazione.

È convinto che la Commissione, il Parlamento Europeo, gli Stati membri ed altri protagonisti della cooperazione allo sviluppo dedicheranno una particolare attenzione a questa posizione politica della CRPM. La stessa, basata sui principi di solidarietà, è decisa a continuare a svolgere un ruolo importante e costruttivo nelle politiche ed attività europee di cooperazione.

Ecco la sintesi del documento presentato per l'approvazione, un documento che permetterà alla CRPM di svolgere un ruolo ancora più importante in futuro in questo settore politico chiave.

La posizione politica sullo Sviluppo è approvata all'unanimità [\(vedi il documento\)](#).

ENERGIA E CLIMA

Henrik RINGBAEK MADSEN, Consigliere Regionale del Nordjylland (Danimarca), presenta all'Ufficio Politico il documento di lavoro contenente le proposte della CRPM quanto al « pacchetto » dei Regolamenti riguardanti le politiche di Coesione per il 2014-2020. Queste proposte sono state elaborate in occasione di un seminario del gruppo di lavoro Energia e Clima che si è tenuto ad Aberdeen il 12 gennaio scorso. L'oratore ne ricorda gli aspetti principali, pur sottolineando che è possibile un'evoluzione per tener conto del processo legislativo al Parlamento Europeo:

- La CRPM accoglie positivamente gli sforzi intrapresi sui temi dell'energia e del clima, ma dubita molto che i soli mezzi dei Fondi strutturali permettano di far fronte alla dimensione degli investimenti necessari. Ricorda che la vendita all'asta dei certificati ETS (Quote Comunitarie di emissione CO₂) da parte degli Stati membri dovrebbe permettere a questi ultimi di reperire adeguati mezzi finanziari.
- Essa ritiene che l'obbligo fatto alle Regioni (le più sviluppate in particolare) di utilizzare una notevole parte dei Fondi sotto forma di finanziamenti del FSE, rischia non di corrispondere agli obiettivi energetici e climatici, dove l'impiego del FESR sembra più idoneo. Questa norma deve essere ammorbidita.
- Devono essere egualmente ammorbidite le norme in materia di «concentrazione tematica». L'imposizione di una quota minima di utilizzo dei Fondi a favore della riduzione delle emissioni di carbonio dovrebbe essere estesa a temi vicini, come l'adattamento ai cambiamenti climatici o la protezione ambientale, per tener conto della varietà delle situazioni regionali.
- Per quanto riguarda l'imposizione di condizionalità *ex-ante*, sarebbe auspicabile tener conto del fatto che i livelli di responsabilità per l'attuazione di queste condizionalità sono molto variabili a seconda degli Stati, facendo in modo che venga instaurato un processo di discussione tra le parti interessate.

Alcune condizionalità meritano di essere precisate e rafforzate, come ad esempio le disposizioni della normativa comunitaria sulla promozione delle energie rinnovabili che proibiscono pratiche discriminatorie nelle disposizioni tariffarie per il trasferimento di elettricità prodotta nei territori periferici ed insulari. Questa legislazione infatti non è rispettata in alcuni Stati.

- Nell'azione condotta dal Gruppo di lavoro Energia e Clima, va segnalata poi la risposta data dalla CRPM in occasione della consultazione recentemente effettuata dalla Commissione Europea sul futuro

delle energie rinnovabili, laddove la CRPM ha richiamato l'attenzione della Commissione su un certo numero di punti che presentano un particolare interesse per i suoi membri. Il Gruppo di lavoro Energia e Clima desidera d'altra parte prestare un'attenzione particolare alla questione dello stoccaggio del carbonio, su cui è atteso un testo della Commissione.

Il Sig. RINGBAEK MADSEN rappresenta infine l'interesse della Regione Navarra alla questione del gas di scisto e ad uno scambio al riguardo con altre Regioni.

RICERCA E INNOVAZIONE

Annika ANNERBY JANSSON, Presidente della Regione Skåne (Svezia), osserva che, per la CRPM, le proposte della CE - riguardanti Horizon 2020 e la dimensione innovazione e ricerca della politica regionale - sollevano in primo luogo interrogativi sulla sinergia con le Regioni. La CE ritiene che «Horizon 2020» debba sostenere l'accesso all'eccellenza e i Fondi strutturali. La CRPM ritiene tuttavia che le Regioni debbano essere direttamente collegate al programma Horizon. Questo porta, pur rallegrandosi dell'approccio ampio all'innovazione proposto dalla CE e senza contestare la ricerca dell'eccellenza, a prendere in considerazione un approccio dinamico a questa nozione. Sarebbe d'altra parte necessario, per molte ragioni, rimettere il programma «Regioni della Conoscenza» dentro Horizon 2020 e mantenere la possibilità che le Regioni partecipino a progetti come gli Era-Nets o alla programmazione congiunta.

Per quanto riguarda gli assi innovazione e ricerca della politica regionale, la CRPM concorda con l'approccio della specializzazione intelligente ma ritiene che la CE dovrebbe evitare di istituire processi amministrativi complessi per il monitoraggio delle strategie. Il livello degli investimenti nella ricerca e la scelta delle tematiche e dei progetti devono essere lasciati alle Regioni. Inoltre, nella strategia non devono essere dimenticate la dimensione territoriale e la coesione, che è un obiettivo del Trattato. Non si può che essere d'accordo con il principio che occorre finanziare le infrastrutture ESFRI (European Strategy Forum on Research Infrastructures), ma la scelta di finanziarle - o di finanziare altre infrastrutture - deve essere lasciata alle Regioni e ai Governi nazionali. Sono del tutto benvenuti i finanziamenti di Horizon 2020 che garantiscono un accesso ampio alle infrastrutture. Infine, per quanto riguarda le dimensioni marina e marittima, gli emendamenti proposti mirano a rafforzare la dimensione orizzontale di questa tematica in Horizon 2020. Altri emendamenti specifici riguardanti altre tematiche saranno preparati appena possibile.

La posizione politica su Horizon 2020 è approvata all'unanimità ([vedi il documento](#)).

PROGRAMMA DI LAVORO DELLE COMMISSIONI GEOGRAFICHE DELLA CRPM

Francesco ATTAGUILE, rappresentante di **Raffaele LOMBARDO**, Presidente della Regione Siciliana e della Commissione Intermediterranea (CIM), presenta il programma di lavoro della Commissione.

Sottolinea anzitutto la necessità di accrescere la partecipazione della Riva Sud ai lavori della Commissione e la collaborazione con l'ARLEM.

Presenta lo stato dei lavori condotti sulla politica marittima, la gestione integrata delle zone costiere, la pesca e la sicurezza marittima. Espone nei dettagli anche le azioni ed il programma previsti nei settori del cambiamento climatico, della PAC e dello sviluppo rurale, delle energie rinnovabili e dei trasporti. Riepiloga anche i temi della cultura, del turismo rurale e dell'acqua.

La CIM promuove una Strategia Integrata Mediterranea per il periodo 2014-2020, nel cui ambito le Regioni sarebbero le parti principali. Tale strategia sarà presentata agli Stati membri mediterranei, come pure alle Presidenze successive dell'UE.

Propone alla CRPM di prendere in maggiore considerazione le difficoltà incontrate dalle Regioni mediterranee particolarmente colpite dalla crisi economica. Una proposta in tal senso viene preparata dalla Catalogna.

Jean-Yves LE DRIAN, In risposta a queste proposte, afferma che è necessario essere vigili quanto ad ogni ipotesi di riduzione dei contributi versati alla CRPM, e ricorda che solo la CRPM - e non le Commissioni geografiche - dispone di una personalità giuridica che permette di prendere decisioni su queste questioni. Per quanto attiene al finanziamento della partecipazione delle Regioni della Riva Sud, il Sig. LE DRIAN osserva che esistono programmi comunitari che la CIM potrebbe presentare alla CE attraverso la CRPM.

Alain TOURRET, Vicepresidente della Regione Bassa-Normandia, presenta il programma della Commissione Arco Atlantico (CAA), a nome di **Laurent BEAUVAIS**, Presidente della Regione e della CAA.

Le priorità della CAA si declinano attorno a quattro temi: gestione integrata e sostenibile dei territori, ricerca e innovazione, clima-energia, trasporti. Il Sig. TOURRET presenta i progressi dei Gruppi di lavoro che si occupano di questi quattro temi.

La priorità per il 2012 è la Strategia Atlantica. Dopo la Comunicazione della Commissione Europea al riguardo, la CAA si dedicherà ad elaborare proposte concrete per definire gli assi strategici più pertinenti a scala del territorio atlantico. La Commissione Arco Atlantico dovrebbe altresì partecipare Al Forum Atlantico, come pure ai diversi lavori della Commissione Europea realizzati nel corso del 2012.

Pavlos DAMIANIDIS, Vicepresidente della Regione Macedonia Orientale e Tracia, Presidente della Commissione Balcani e Mar Nero (BBSRC), presenta il programma di lavoro della Commissione.

Il programma si sviluppa attorno a quattro priorità: lo sviluppo delle adesioni alla Commissione mediante l'organizzazione di riunioni d'informazione negli Stati interessati, il rafforzamento delle competenze interne, il rafforzamento dei legami e dei rapporti di lavoro tra la BBSRC e la CRPM, la prosecuzione della campagna iniziata in occasione dell'Assemblea Generale di Varna sull'attuazione della «Sinergia Mar Nero» attualmente trascurata dalle Istituzioni europee.

John INGUANEZ, Segretario Permanente del Ministero di Gozo, presenta il programma di lavoro della Commissione delle Isole della CRPM (CDI).

Le priorità della CDI sono la politica di coesione, la politica energetica e la politica dei trasporti.

Diverse azioni di lobby sono state condotte presso le Istituzioni europee in questi settori ed in particolare una riunione con il Commissario Almunia sugli Aiuti di Stato ed una manifestazione l'8 febbraio dedicata alla «Dimensione insulare della politica di coesione 2014-2020». Altre azioni sono previste nel corso dell'anno: presso la Presidenza cipriota dell'UE, presso il Parlamento Europeo, ecc. Saranno mantenuti i contatti con le altre organizzazioni o enti partner, come l'Intergruppo 174 del Parlamento Europeo.

Erik BERGKVIST, Presidente del Comitato Esecutivo Regionale del Västerbotten (Svezia) e Presidente della Commissione del Mar Baltico della CRPM (BSC), presenta il programma di lavoro della Commissione.

Sarà attuato attorno alle seguenti priorità: lo sviluppo di interazioni con le Istituzioni europee, il rafforzamento della BSC all'interno della Strategia europea per il Mar Baltico, lo sviluppo delle attività dei gruppi di lavoro, il rafforzamento della cooperazione con le altre organizzazioni del Baltico.

I gruppi di lavoro Mare e Trasporti conducono un'azione particolarmente nutrita. La cooperazione con la Russia è oggetto di riflessione, e potrebbe essere organizzata un'interazione con la Commissione Mare del Nord su questo tema.

Per quanto riguarda le adesioni alla BSC, il Sig. BERGKVIST spera che altre Regioni baltiche si uniscano all'organizzazione.

Gunn MARIT HELGESEN, Consigliere della Contea di Telemark (Norvegia), Presidente della Commissione Mare del Nord (NSC) e Vicepresidente della CRPM, presenta il programma di lavoro della Commissione.

Le azioni saranno poste a servizio della strategia «North Sea Region» (NSR), adottata dalla NSC nell'ottobre 2011, che sarà sottoposta alla Presidenza danese dell'UE, alle Istituzioni europee e alle parti interessate.

Vi sono enunciate cinque priorità: l'assetto spaziale marittimo, l'accessibilità sostenibile, il cambiamento climatico, l'attrattività sostenibile, l'eccellenza e l'innovazione. Sarà preparato un piano d'azione per tradurre queste priorità in progetti concreti.

QUESTIONI AMMINISTRATIVE E FINANZIARIE

Gunn Marit HELGESEN presenta i conti della CRPM. Sottolinea gli sforzi compiuti dalla Segreteria Generale nel controllo dei costi. La situazione resta tuttavia difficile per tre ragioni: innanzitutto, l'importo dei contributi è restato costante in questi ultimi tre anni, nonostante l'aumento dei costi sostenuti dalla Segreteria. In secondo luogo, la crisi ha generato una caduta significativa del pagamento delle quote contributive. Infine, il deterioramento del bilancio inizia ad avere un impatto sulla situazione di tesoreria.

Sono state finora adottate misure severe per ridurre i costi della CRPM, in particolare attraverso la decisione di lasciare due posti liberi in seno alla Segreteria Generale. Restano dubbie le possibilità di finanziamenti supplementari nel 2012 per l'arrivo di nuove Regioni membri e la partecipazione a programmi di cooperazione. L'Assemblea Generale ha approvato ad Aarhus un bilancio equilibrato che, allo stato attuale, sembra poco probabile.

La **Sig.ra HELGESEN** ricorda i due scenari più o meno equilibrati allora possibili per la chiusura dell'esercizio finanziario 2011 e per il 2012. La situazione attuale presenta gravi rischi che possono portare a intaccare il Fondo di riserva. Per rimediare a questa situazione, l'Ufficio Politico è invitato a dare il suo sostegno al Presidente, al Tesoriere e alla Segretaria Generale per avviare una discussione con il Comitato finanziario sulle misure concrete che potrebbero essere introdotte nei prossimi mesi

Il Presidente **LE DRIAN**, dopo aver ringraziato **Gunn Marit HELGESEN**, sottolinea la gravità della presente situazione. Evidenzia la costante qualità del lavoro svolto dalla Segreteria nonostante i posti vacanti. Tuttavia, la situazione resta insostenibile a lungo termine ed è importante che l'Ufficio Politico acconsenta ad adottare le misure idonee per risolverla entro il mese di giugno 2012.

Rispondendo alla domanda del **Sig. Alain TOURRET** circa la natura morale o legale dell'obbligo del pagamento delle quote contributive, precisa che è di natura morale. Fa presente tuttavia che, malgrado l'attuale contesto economico, tutti i membri sono tenuti a versare i loro contributi.

Pavlos DAMIANIDIS, Vicepresidente della Regione Macedonia Orientale e Tracia, al fine di chiarire la situazione dei contributi non pagati da parte delle Regioni greche, sottolinea l'importanza di trattare l'adesione delle Regioni greche individualmente da quando sono falliti gli sforzi miranti a ottenere il pagamento da parte del Ministero greco dell'Interno.

Francesc GAMBÚS sottolinea gli eventuali problemi che potrebbero apparire per le Regioni spagnole a seguito dei forti tagli di bilancio subiti. Propone di introdurre un tetto massimo che permetta di limitare l'importo dei contributi per le Regioni più popolate.

Jean-Yves LE DRIAN esprime la propria volontà di esaminare questa proposta, che sembra realizzabile soltanto a condizione che tutte le Regioni interessate si impegnino a versare i loro rispettivi contributi e che altre Regioni si associno alla CRPM per equilibrare il costo del tetto massimo.

Eleni MARIANOU informa i membri dell'Ufficio Politico che le Regioni Calabria ed Emilia Romagna hanno confermato la loro intenzione di riunirsi alla CRPM nel 2012. D'altra parte, tre Regioni polacche sono invitate a partecipare quali Osservatori alla prossima Assemblea Generale a Bialystok (Podlaskie, Polonia).

NUOVE ADESIONI

L'Ufficio Politico approva all'unanimità la domanda di adesione di Cipro (che sarà rappresentato dalle sue Autorità Distrettuali e da un rappresentante del Ministro come osservatore).

PROSSIME RIUNIONI DELL'UFFICIO POLITICO DELLA CRPM

8 giugno 2012: Riunione a Helsinki (Helsinki-Uusimaa, Finlandia)

Febbraio 2013: Riunione a Kavala (Macedonia Orientale e Tracia, Grecia) su invito del Sig. Pavlos Damianidis.

Giugno 2013: Riunione a Skåne (Svezia) su invito della Sig.ra Annika Annerby Jansson.

CONCLUSIONI

Jean-Yves LE DRIAN conclude i lavori e ringrazia calorosamente il Comitato delle Regioni e la sua Presidente, **Mercedes BRESSO**, di avere accolto l'Ufficio Politico della CRPM.



CPMR POLICY POSITION

OPINION OF THE CPMR POLITICAL BUREAU
(Approved by the CPMR Political Bureau, 9 February 2012, Brussels)

TEN-T REVIEW AND PROPOSED CONNECTING EUROPE FACILITY

ANNEX 3 - INTERMEDITERRANEAN COMMISSION

TEN-T CORE NETWORK: AMENDMENTS PROPOSED BY THE CPMR INTERMEDITERRANEAN COMMISSION

Amendments that may be introduced into the Commission's proposal on the TEN-T review should be based on a consistent and proven methodological analysis to justify their inclusion. This should take into account the criteria of socio-economic profitability, territorial rebalancing, social cohesion, strategic opportunity and feasibility.

PORTS

Different Member Regions of the Intermediterranean Commission disagree with the criteria of allocation for the minimum percentage of goods traffic volume demanded or with other complex concepts, such as those related to freight established by the Commission. The introduction of a Mediterranean port is considered of strategic importance for the transportation of goods on transoceanic routes. Intermodal transport criteria should be viewed as being sufficient for the inclusion of these ports in the Core Network, regardless of their current capacity and mobility. Clearly the upgrading of these ports is necessary given the new role that they will play.

Extension of Corridor number 3 "Mediterranean"

The Intermediterranean Commission is promoting a transversal East-West Mediterranean connection as a complementary branch to Corridor 3, to improve a connection between the ports of the western Mediterranean, northern Africa, Regions in the north of the Tyrrhenian Sea and through the intersection with the northward corridors 1 "Baltic-Adriatic", 4 "Hamburg-Nicosia", 5 "Helsinki-Valletta", to the rest of Central Europe.

The port of Livorno (West IT) and Ancona (East IT) form part of a joint development strategy within the Sustainable Maritime Connections, (see 142 of the current position paper). These ports are the anchorage points of the Western and Eastern Regions to a -land and sea- complementarily would include an axis to cross Italy via the E-78. By the ports of Eastern Italy as Ancona or Brindisi, it would connect the central part of Italy to third countries in the Balkans and eastern bloc countries with access to the Black Sea and the Caspian Sea. To bring about this connection, the CIM is also promoting the port of Astakos (West GR).

In ANNEX I – VOLUME 19:

i-Astakos Ports (GR) upgraded into the Core Network (c.f. BBSRC, Annex 4 of current position paper)

ii-Brindisi Port (IT) should move from the Comprehensive Network to the Core Network.

iii-Cagliari Port (IT) will move from the Comprehensive Network to the Core Network.

ROAD SECTIONS

In order to provide concrete proposals which take account of the earlier points made, the Intermediterranean Commission propose the following amendments:

In ANNEX I – VOLUME 19:

i-“Road/Planned” and “Road/to be upgraded” between Livorno (IT) and Civitavecchia (IT) will move from the Comprehensive Network to “Road/To be upgraded” as part of the Core Network.

ii-“Road/Planned” between the West Italian Highway in Grosseto (through Siena and Arezzo) and the East Coast Italian Highway at Fano (E78), and “Road/Planned” between Firenze and Siena (IT), will move from the Comprehensive Network to “Road/to be upgraded” as part of the Core Network.

iii-“Road/To be upgraded” and “Road/Completed” between Ancona and Brindisi will move from the Comprehensive Network to “Road/To be upgraded” as part of the Core Network.

RAILWAY SECTIONS

Despite the important potential of the railway section in the entire Mediterranean corridor (No.3), there is no clear difference on TEN-T maps for Spain between passenger and goods traffic. However, a certain number of these connections are duplicated and thereby enable dedicated routes for passengers or freight, in particular, as a result of a passenger high-speed rail link. This then allows improved interoperability for both these types of transport. The Commission itself has indicated the priority of goods railways and the deployment of the ERTMS system for interoperability. As for the Spanish Government, the Ministry for Public Works explains that it is a corridor with a high-speed passenger network and another network for interoperable goods. In general, it is the operators and the planners of railway networks who propose an exclusive network for the transport of goods by rail, eliminating the possibility of capacity deficits, limitations in mobile material and excessive costs in the use of the networks that appear when traffic is mixed and impacts on transport efficiency. A double electrified and interoperable route for exclusive goods traffic is therefore proposed for the whole Spanish stretch of the corridor, independent from the high-speed passenger network. Part of the same proposal is to clearly differentiate the use of railways for passenger and goods traffic on maps of Spain, in order to obtain a good railway corridor that can be standardized with double electrified tracks that is interoperable with the UIC gauge and ERTMS system. The Spanish stretch of the Mediterranean corridor will then become homogeneous and interoperable throughout and therefore standardized throughout for capacity services, technical characteristics and installations and systems. This would produce the following outcome:

In ANNEX I – VOLUME 16:

i- “Conventional rail/To be upgraded” between La Encina and Monforte (ES) should move from the Comprehensive Network to the Core Network independently of the “High-speed rail/Completed” section in the same stretch.

ii- A “Conventional rail/Planned” (freight) between Monforte (Alicante) and Murcia (ES) should be added to the Core Network independently of the “High-speed rail/Completed” section in the same stretch.

iii- A “Conventional rail/To be upgraded” should be added to the Core Network between Murcia and Cartagena (ES), independently of the “High-speed rail/Planned” section in the same stretch.

iv- To be added a “Conventional rail/To be upgraded” between Murcia and Lorca (Almendricos) (ES) to make the passengers high-speed rail distinct within the Core Network, independently of the “High speed rail/To be upgraded” section in the Murcia-Almeria stretch.

v- A “Conventional Rail/Planned” between Lorca (Almendricos) and Granada (ES) should be added to the Core Network.

vi- A “Conventional Rail/Planned” between Granada-Antequera/Bobadilla (ES) should be added to the Core Network.

vii.- A “Conventional Rail/ To be upgraded” between Antequera/Bobadilla-Algeciras (ES) should be added to the Core Network, independently of the “High speed rail/planned” section in the same stretch.

The Intermediterranean Commission thinks it is important to re-introduce the Central Passage of the Pyrenees in the Core Network as a high-capacity project and with priority for goods so as to connect the significant ports of the European Southwest.

In ANNEX I – VOLUME 16:

i- “High speed rail/Completed” between Zaragoza and Huesca, “Conventional rail/Planned” between Huesca and the railway link Toulouse Tarbes, and the “Conventional rail/Completed” to Toulouse should move from the Comprehensive Network to the Core Network.

In a medium to long term scenario, the Sicilian Region intends to promote an entirely new **high-speed connection between Palermo and Catania (IT)**, whose specific location and methods are still being worked out. This would produce the following result:

In ANNEX I – VOLUME 19:

i- “Conventional rail/Completed” between Palermo and Catania (IT) will be changed to high-speed rail/Planned.

Extension of Corridor number 9 Amsterdam-Basel/Lyon-Marseille to Genova

The Intermediterranean Commission finds it necessary to include a connection to link PACA Region to Corridors 3, 6 and 9 via the extension of the railway sector (including PACA high-speed line) to Genova in such a way that this connection would join PACA Region to all these Corridors. The Montpellier-Marseille-Genova link would connect Corridor 9 with number 6 (Genova-Rotterdam) in Genova; with number 3 (Mediterranean) in Milan by means of the connection between Genova and Milan in corridor number 6; and with number 9 directly in Marseille.

The future rail tunnel beneath Montgenèvre is the missing link in the Trans-European Network in the southern Alps. The development of European trans-Alpine traffic flow has led to a constant shift of north-south flows towards the east and west-east flows towards the South. The origins/destinations of traffic flows in the southern Alps are very different to those in the northern Alps. Flows in the northern French Alps consist of exchanges and local traffic between neighbouring Regions, whereas, in the southern Alps, long distance international transit traffic tends to be the rule and where rail transportation is particularly relevant. Although the amount of traffic in the French northern Alps has decreased whilst traffic in the southern Alps has simultaneously increased, there is no sustainable economic possibility of switching from one Corridor to another. As a result, the large capacity margin of the northern alpine paths cannot be used to shift traffic which is congesting the southern alpine routes. For travellers from the Durance Valley and extensive flows coming from or transiting via the southern Alps, the future rail tunnel beneath Montgenèvre is the only direct access to the Pô plain European Network, a TEN-T hub. This structure meets the requirements of European Directives in favour of modal shift and would protect the reliability of economic flows notably during the winter period. This would produce the following result:

In ANNEX I - VOLUME 08:

- i- "RRT" (Rail-Road Terminals) of Cannet/Mourepiane Marseille (FR) should be added to the Core Network.*
- ii- The Val Durance Railway Project (FR) should be added to the Core Network.*

RAIL-ROAD TERMINALS

The Prato Rail-Road Terminal should move from the Comprehensive Network to the Core Network because of its close relationship with the Helsinki-Valletta corridor. Annex I-Volume 19 should be updated also. With regard to the Livorno-Guasticce Rail-Road Terminal, this should be considered in the Livorno Port-Rail-Road Terminal due to proximity and functional integration and as a result, it should be ranked as a Core Network node:

In ANNEX I-VOLUME 19:

- i-Prato (IT) "RRT" (Rail-Road Terminal) will move from the Comprehensive Network to the Core Network.*
- ii-Livorno-Guasticce (IT) "RRT" (Rail-Road Terminal) will move from Comprehensive to Core network.*

Linked Intermodal Terminals

It is considered that the concept of the urban "hub" and port "hub" established by the regulations for intermodal terminals at the service of logistical platforms should give a broad definition to the term "hub". The urban hub would be an area surrounding the city or its metropolitan area that enables the development of the main network and its environment and whose goods terminals and logistical platforms are connected in a broad sense to the corresponding Corridor (including some facilities with no railway but linked to the hub if it has such a connection). As for port hubs, the intermodal terminals linked to them should fall into the same category as the network with the corresponding sea port. In conclusion, the addition of a logistics structure could correspond to an economic area either at the regional level or within zones.

In ANNEX I - VOLUME 16:

- i-RRT (Rail-road terminals) of Zaragoza , Valencia, Cartagena, Sagunto and Murcia should move from the Comprehensive Network to the Core Network.*
- ii-RRT (Rail Road Terminals) of Lorca-Puerto Lumbrenas should be added to the Core Network linking it to the hub of the metropolitan area of Murcia (Murcia-Cartagena y Lorca).*

In ANNEX I - VOLUME 19:

- iii- a RRT (Rail-road terminals) at Palermo (IT) should be added to the Core Network.*

Priority in funding, with no prejudice to equality

Certain countries, such as Spain, have to make an extra effort to achieve the standards of European railway interoperability, given the initial situation with different track gauges and electrification system, amongst other things.

In this regard, it is considered essential to prioritise actions to encourage the establishment of interoperability, the emergence of operators from the business transport and logistics sector who should

use networks that are designed, should provide suitable rolling stock etc and the possibility of a transitional period in which both systems can share the funding.

The Intermediterranean Commission considers that in time, the implementation of technical solutions like the "third lane" (or "third rail", three rails per stretch, enabling two gauges) on existing routes, or directly changing the gauge in the sections where this is possible, will enable the existence of interoperable transport services without having to wait for the completion of corridors specifically designed for these standards. It is hoped that these services could effectively get underway after 2020.

Such actions should be seen as "seeds" to obtain the total interoperability of corridors that are defined and which are completed over longer periods of time. For this reason it is felt that these actions deserve priority consideration in the financing instruments.

The Spanish Government has drawn up a detailed table of all the actions to meet forecasts for the main network during the financing period 2014-2020.

However, in the preliminary list of actions for the Main Network, incorporated in the Annex to the Regulations of the Directives for the development of TEN-T and the "Connecting Europe" financial mechanism, including the mode, description and dates of the actions for the Mediterranean Corridor (Nº. 3), some stretches have an end date while others have more specific definitions, but still others do not.

Bearing in mind the need for equal treatment of the railway corridor and the standardisation of deadlines in actions, it is necessary for the southern stretch of the Valencia-Alicante-Murcia-Cartagena-Almería-Granada-Sevilla/Algeciras Corridor to have a date for starting work before 2014 and an end date before 2020, similar to the northern stretch of the Barcelona-Tarragona-Valencia corridor.

Deadlines for priority actions should be the same so as to ensure that interoperability becomes possible at the same time for both sections or partial sections. As a result, this reduces the risk of barriers to progress in attaining planned investment targets.

This priority should be included in the financial planning in order to guarantee earlier access to the ports and RRT by railway gauge UIC. Therefore, as regards the section Barcelona-Tarragona-Valencia-Murcia/Cartagena (ES) of the Corridor nº3, interoperability (third railway track, railway gauge conversion or new gauge UIC railway sections) and an operational deadline should be included. This would produce the following result:

In the ANNEX PART I: LIST OF PRE-IDENTIFIED PROJECTS ON THE CORE NETWORK IN THE FIELD OF TRANSPORT, a) Horizontal Priorities.

3.- Mediterranean Corridor

Pre-identified sections	Mode	Description/dates
Valencia-Alicante-Murcia-Cartagena	Rail	Construction between 2014 - 2020
Almería/Lorca-Granada-Antequera-Algeciras	Rail	Construction between 2014 - 2020
Barcelona-Tarragona-Valencia-Murcia-Cartagena	Rail	Interoperability (third railway track, railway gauge conversion, new connection UIC) - Operational before 2015/2016

For the northern Spanish part of Corridor Nº3 from Barcelona, the Intermediterranean Commission welcomes the inclusion by the European Commission of the pre-identified sections of "Annex 1, list of pre-identified projects in the Core Network" and in particular the Barcelona-Perpignan section, with descriptions and proposed deadlines that allow for a real promotion and implementation of the entire corridor. These timelines and specific actions, needed to implement the Mediterranean Corridor in the Region of Catalonia, are the same as those set out in the Catalan Agenda for the Mediterranean Corridor.

URBAN NODES

The Firenze metropolitan areas urban node (IT) constitutes 700,000 inhabitants and 1,262.8 square kilometres "Large Urban Zone" (Source: Eurostat 2007-2009). The ESPON 2006 Atlas ranks Firenze as a national and transnational relevance Functional Urban Area (FUAs). This would give the following results:

In the "ANNEX II- List of nodes of the Core Network PART 1 a) Urban nodes": the Urban node of Firenze will be added.

The Murcia metropolitan area (ES) includes the municipalities of Murcia, Cartagena and Lorca with a population close to 1 Million inhabitants and an area close to 50% of the Region. More than 75% of the regional GDP is concentrated in this area.

In the "ANNEX II- List of nodes of the Core Network PART 1 a) Urban nodes": the Urban node of Murcia (Murcia-Cartagena-Lorca) will be added.



Road		Ports		Airports	
Compr.	Core	Compr.	Core	Compr.	Core

TEVtec



Compr.	Core	Conventional rail / Completed	Compr.	Core	High speed rail / Completed	+	✈	Airports
—	—	Conventional rail / Completed	—	—	High speed rail / Completed	+	✈	Airports
- - -	- - -	Conventional rail / To be upgraded	- - -	- - -	To be upgraded to high speed rail			
· · ·	· · ·	Conventional rail / Planned	· · ·	· · ·	High speed rail / Planned			

TEN/tec



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

Comprehensive Network: Railways, ports and rail-road terminals (RRT)
Core Network: Railways (freight), ports and rail-road terminals (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE UK



Compr.		Core		Compr.		Core		Compr.		Core	
Conventional rail / Completed	High speed rail / Completed	Conventional rail / To be upgraded	To be upgraded to high speed rail	Conventional rail / Planned	High speed rail / Planned	Ports	Ports	RRT	RRT		



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

Comprehensive Network: Railways, ports and rail-road terminals (RRT)

Core Network: Railways (freight), ports and rail-road terminals (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Compr.	Core		Compr.	Core		Compr.	Core	
		Conventional rail / Completed			High speed rail / Completed			Ports
		Conventional rail / To be upgraded			To be upgraded to high speed rail			RRT
		Conventional rail / Planned			High speed rail / Planned			

TEN/Tec

ALLEGATO 5
CARTOGRAFIA FINALE RELATIVA ALLA PROPOSTA DI CORRIDOIO

CORE NETWORK CORRIDORS

- 1 - Baltic-Adriatic Corridor
- 2 - Warszawa-Berlin-Midlands Corridor
- 3 - Mediterranean Corridor and Mediterranean Corridor's central Italy - Balkan branch
- 4 - Hamburg-Rostock-Burgas-Piraeus-Lefkosia
- 5 - Helsinki-Valletta Corridor
- 6 - Genova-Rotterdam Corridor
- 7 - Lisboa-Strasbourg Corridor
- 8 - Dublin-London-Paris-Bruxelles Corridor
- 9 - Amsterdam-Basel-Lyon-Marseille Corridor
- 10 - Strasbourg-Danube Corridor

