

INTRODUZIONE	3
LA POLITICA EUROPEA DEI TRASPORTI	5
LA RETE TRANS-EUROPEA DI TRASPORTO	7
MOBILITÀ URBANA.....	11
<i>Urban Mobility Package 2013</i>	16
LOGISTICA.....	20
RICERCA E INNOVAZIONE	23
LE PARTNERSHIP EUROPEE DELL'INNOVAZIONE	29
<i>Il partenariato Smart Cities</i>	30
LA POLITICA PORTUALE.....	35
<i>EU Ports Package 2013</i>	39
DOSSIER PUGLIA	44
<i>FESR - Asse V</i>	44
<i>FESR - VII</i>	45
<i>Mobilità ciclistica</i>	46
PROGETTI SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	49
<i>Crea-Attiva-Mente</i>	49
<i>CY.RO.N.MED</i>	54
<i>CIELO City-port Eco Logistics</i>	57
<i>Altri progetti</i>	58
PROGETTI SULLA LOGISTICA	61
<i>IPA Adriatico</i>	61
<i>ADB Multiplatform</i>	61
<i>Adri-Seaplanes</i>	62
<i>EA Sea-Way</i>	63
<i>Easy Connecting</i>	64
<i>CBC Grecia-Italia</i>	65
<i>Guideport</i>	66
<i>GIFT 2.0</i>	67
PROGETTI INDUSTRIALI	68
<i>Laboratorio Textra</i>	68
TEN-T AZIONE DI LOBBYING	70
<i>Progetto per la Camionale di Bari</i>	72
IL DISTRETTO LOGISTICO	73
<i>Porti</i>	74
STRUMENTI DI FINANZIAMENTO.....	75
LA BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI	79
<i>Il Partenariato Pubblico-Privato (PPP)</i>	81
CONNECTING EUROPE FACILITY.....	84
FONDO DI COESIONE E FESR	86
MARCO POLO II.....	88
INTELLIGENT ENERGY EUROPE	90
CONCERTO.....	93
RETI E PIATTAFORME.....	94
POLIS	94
ERRIN	95
EUROCITIES	95
ICLEI.....	96
PATTO DEI SINDACI	96
ELTIS	97
WINN	97
INIZIATIVE E PROGETTI	99
CIVITAS	99
LOGISMED	100
SoCOOL@EU	100

INTRAREGIO	101
SUPERHUB	101
ICARGO	102
JPI URBAN EUROPE.....	103
PROSPETTIVE FUTURE	104
BIBLIOGRAFIA	107

Introduzione

L'industria dei trasporti rappresenta un segmento importante dell'economia: nell'Unione Europea impiega direttamente circa dieci milioni di persone e contribuisce al PIL per il 5% circa¹. È fondamentale poter contare su un sistema dei trasporti efficiente per permettere alle regioni europee di rimanere integrate nell'economia mondiale. Le analisi della Commissione Europea ci dicono che esistono cinque questioni principali nel settore dei trasporti, che devono essere affrontate necessariamente a livello UE, al fine di ottenere un impatto positivo sul sistema.

I collegamenti mancanti, in particolare nelle tratte transfrontaliere, che costituiscono un ostacolo importante per la libera circolazione delle merci e dei passeggeri all'interno degli Stati Membri, fra di essi e con i paesi confinanti.

La disparità sotto il profilo della qualità e della disponibilità delle infrastrutture tra e all'interno degli Stati Membri (le cosiddette strozzature). In particolare i collegamenti est-ovest devono essere migliorati, attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto e/o la manutenzione, il ripristino o l'aggiornamento delle infrastrutture esistenti.

Per quanto riguarda la frammentazione all'interno dell'infrastruttura dei trasporti, in Europa molti terminali (merci, stazioni passeggeri, porti interni, porti marittimi, aeroporti e nodi urbani) non sono all'altezza del compito. Dato che questi nodi mancano di capacità multimodale, il potenziale che offre il trasporto multimodale e la sua capacità di eliminare le strozzature delle infrastrutture e realizzare i collegamenti mancanti non viene sufficientemente sfruttato.

Un'altra questione riguarda gli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti, che dovrebbero contribuire a raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti del 60% entro il 2050.

Infine il problema della standardizzazione. Gli Stati Membri continuano ad avere norme e requisiti operativi diversi, in particolare in materia di interoperabilità, il che non fa che aggiungere ostacoli e strozzature alle infrastrutture di trasporto.

L'obiettivo della politica europea dei trasporti è quello di contribuire a realizzare un sistema che sostenga il progresso economico europeo, rafforzi la competitività e offra servizi di mobilità di elevato livello, garantendo allo stesso tempo un uso più efficace delle risorse. In pratica i trasporti devono utilizzare meno energia ed energia più pulita, impiegare più efficacemente un'infrastruttura moderna e ridurre il loro impatto negativo sull'ambiente e su elementi fondamentali del patrimonio ambientale quali acqua, terra ed ecosistemi.

La nuova politica in materia di infrastrutture, anziché concentrarsi su progetti isolati, punta a creare una vera rete. Gli orientamenti delle TEN-T presentano una mappatura precisa della rete definita sulla base di una metodologia obiettiva. Il nuovo regolamento fissa i termini per garantire che tutti i progetti che contribuiscono alla creazione della rete centrale abbiano un'attuazione prioritaria. La rete centrale dovrà essere completata entro il 2030. Per favorire uno sviluppo coordinato dell'infrastruttura e un suo uso efficiente sotto il profilo delle risorse saranno creati corridoi della rete centrale. La nuova strategia è incentrata sugli elementi più importanti: progetti transfrontalieri, interoperabilità e intermodalità tra differenti mezzi di trasporto.

¹ COM(2011) 144 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile

Questo lavoro fornisce una panoramica sulle attuali strategie europee nel settore dei trasporti, e i suoi sviluppi nel breve e medio periodo. Partendo dalle comunicazioni emanate per ogni area del trasporto, e tenendo in considerazione i risultati delle negoziazioni sul Bilancio per la prossima programmazione 2014-2020, analizzeremo i futuri percorsi operativi e gli assi di sviluppo entro cui si muoverà la Commissione Europea, in modo da poter orientare le strategie della Puglia. Sarà possibile far convergere le politiche regionali sui temi portanti (il Partenariato *Smart Cities*, l'iniziativa *Intelligent Energy Europe*, il prossimo programma di ricerca *Horizon 2020*), che costituiranno l'ossatura dell'azione dell'Unione Europea per il 2014-2020.

È fondamentale non farsi trovare impreparati, in un contesto economico in cui diminuiscono i fondi e aumenta la competitività per attrarre le risorse. La differenza sarà data da coerenza delle politiche, programmazione delle attività ed una visione di lungo periodo tendente alla *smart community*.

Nella prima parte della ricerca analizzeremo le politiche europee negli ambiti di maggior interesse strategico per la Regione Puglia: logistica, strada, mobilità urbana e sostenibile. Ne risulteranno principi generali e tendenze di sviluppo delle politiche.

La seconda parte è costituita dal *Dossier Puglia*. Passeremo in rassegna tutte le buone pratiche realizzate sul territorio fino ad ora, in modo da avere una panoramica su quello che è stato fatto, sui risultati ottenuti e su quello che abbiamo imparato. Questa parte mette in luce le criticità e i punti di forza del trasporto regionale, evidenziando i settori in cui sono stati fatti maggiori progressi e quelli in cui è necessario uno sforzo maggiore. Chiariremo anche quali sono le priorità che la regione intende perseguire, ed in quali termini.

La terza parte si basa sui risultati della ricerca delle parti precedenti. In base alle strategie europee, alle politiche della regione puglia ed ai suoi obiettivi programmatici, questa parte elenca gli strumenti e le fonti di finanziamento che si allineano con i programmi regionali e possono aiutare a raggiungere gli obiettivi.

La quarta parte passa in rassegna le reti tematiche di riferimento, cioè quei consessi europei in cui la Puglia può agire per sostenere la propria azione di lobbying, e condividere le proprie buone pratiche per proporsi come soggetto autorevole e attivo nei confronti delle realtà europee, oltre ad essere interlocutore capace ed affidabile agli occhi della Commissione Europea.

La quinta parte iniziative internazionali e progetti europei affini agli obiettivi perseguiti dalla regione. Possono essere buone pratiche, modelli di governance o iniziative per il territorio con il potenziale per poter essere replicate in Puglia.

In conclusione le prospettive per il futuro e alcuni input per la futura programmazione.

La Politica Europea dei Trasporti

Da Europa 2020 al Libro Bianco

Europa 2020² è la strategia decennale per la crescita sviluppata dall'Unione Europea. Essa non mira soltanto a uscire dalla crisi che continua ad affliggere l'economia di molti paesi, ma vuole anche creare le condizioni per un diverso tipo di sviluppo economico, più intelligente, sostenibile e solidale.

La strategia Europa 2020 mira a una crescita che sia: *intelligente*, grazie a investimenti più efficaci nell'istruzione, la ricerca e l'innovazione; *sostenibile*, grazie alla decisa scelta a favore di un'economia a basse emissioni di CO₂ e della competitività dell'industria; e *solidale*, ossia focalizzata sulla creazione di posti di lavoro e la riduzione della povertà.

Gli obiettivi dell'UE per la crescita sostenibile comprendono:

- Ridurre le emissioni di gas serra del **20%** rispetto ai livelli del 1990 entro il 2020;
- Aumentare la proporzione delle energie rinnovabili nel consumo finale al **20%**;
- Cercare di aumentare del **20%** l'efficienza energetica.

Per dare maggiore concretezza a questo discorso, l'UE si è data cinque obiettivi da realizzare entro la fine del decennio. Riguardano l'occupazione, l'istruzione, la ricerca e l'innovazione, l'integrazione sociale e la riduzione della povertà, il clima e l'energia.

La strategia comporta anche sette iniziative prioritarie³ che tracciano un quadro entro il quale l'UE e i governi nazionali sostengono reciprocamente i loro sforzi per realizzare le priorità di Europa 2020 quali l'innovazione, l'economia digitale, l'occupazione, i giovani, la politica industriale, la povertà e l'uso efficiente delle risorse⁴. La realizzazione di Europa 2020 dipende in misura determinante dalle strutture e dai processi di governance che l'UE ha cominciato a introdurre dal 2010. A livello UE si stanno prendendo decisioni fondamentali per completare il mercato unico nei settori dei servizi, dell'energia e dei prodotti digitali e per investire in collegamenti transfrontalieri essenziali. A livello nazionale occorre rimuovere molti ostacoli alla concorrenza e alla creazione di posti di lavoro. Ma solo se gli sforzi saranno combinati e coordinati si avrà l'impatto voluto sulla crescita e l'occupazione.

L'Unione Europea ha ribadito la necessità di ridurre drasticamente le emissioni di gas serra a livello mondiale, con l'obiettivo di mantenere il riscaldamento globale al di sotto di 2°C. Le analisi della Commissione evidenziano che nel settore dei trasporti, che rappresenta una fonte significativa e crescente delle emissioni di gas serra, è necessaria una riduzione di almeno il 60% delle emissioni (entro il 2050) rispetto ai livelli del 1990. Il trasporto urbano è responsabile di circa un quarto delle emissioni di CO₂ del settore dei trasporti e il 69% degli incidenti stradali avviene nelle città. Nelle aree urbane il passaggio a modalità di trasporto meno inquinanti è facilitato dalla minore varietà di veicoli necessari e dall'elevata densità della popolazione. La graduale eliminazione dall'ambiente urbano dei veicoli a combustione è uno dei fattori che possono maggiormente contribuire alla riduzione della dipendenza dal petrolio, delle emissioni di gas serra e dell'inquinamento atmosferico e acustico. Ciò dovrà

² COM(2010) 2020 Europa 2020 - Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva

³ http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index_it.htm

⁴ Per ogni iniziativa la Commissione Europea ha pubblicato una comunicazione. Per la crescita intelligente: *Agenda Digitale Europea, Unione dell'Innovazione, Youth On The Move*. Per la crescita sostenibile: *Un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse, Una politica industriale per l'era della globalizzazione*. Per la crescita solidale: *Agenda per nuove competenze e nuovi lavori, Piattaforma europea contro la povertà*.

essere integrato dallo sviluppo di adeguate infrastrutture per la ricarica/rifornimento dei nuovi veicoli. I volumi di traffico potranno essere ridotti anche grazie alla gestione della domanda e alla pianificazione territoriale. Le misure per facilitare gli spostamenti a piedi e in bicicletta devono diventare parte integrante della progettazione infrastrutturale e della mobilità urbana.

Tuttavia per ottenere una riduzione sostanziale delle emissioni inquinanti sarà necessario il consolidamento di grossi volumi nei trasferimenti sulle lunghe distanze, ovvero un uso maggiore di soluzioni multimodali per le merci, basate sui trasporti marittimi e ferroviari. Gli aeroporti, i porti e le stazioni ferroviarie e degli autobus dovranno essere sempre più collegati fra loro e trasformati in piattaforme di connessione multimodale per i passeggeri. L'integrazione multimodale degli spostamenti dovrebbe essere facilitata dalla diffusione delle informazioni online e dei sistemi di prenotazione e pagamento elettronici che integrino tutti i mezzi di trasporto.

Il 28 Marzo 2011 la Commissione Europea ha adottato il nuovo Libro Bianco sui Trasporti⁵, una strategia di ampio respiro e dal lungo orizzonte temporale fino al 2050. Questo documento arriva dieci anni dopo l'analogo del 2001⁶, indicando una strategia assai più realistica rispetto al predecessore, nel tentativo davvero complesso di coniugare l'incremento della mobilità e la riduzione delle emissioni.

Il documento è suddiviso in tre parti - analisi della situazione, le sfide fondamentali da affrontare, la strategia e le regole per attuarle - ed un allegato che contiene un elenco di 40 iniziative da mettere in campo nei prossimi anni. Esiste una differenza fondamentale con il Libro bianco del 2001, che puntava al riequilibrio modale verso modalità a basso impatto ambientale (come ferrovia e cabotaggio), ed alla necessità di una strategia per *“il progressivo sganciamento della crescita economica dalla crescita dei trasporti”*⁷. Obiettivo quest'ultimo a cui il nuovo libro Bianco rinuncia completamente, come ha dichiarato il Commissario Siim Kallas⁸. Sarebbe opportuno non ridurre la mobilità, ma semplicemente aumentare l'efficienza complessiva del sistema, eliminare i viaggi a vuoto nel trasporto merci, progettare e riqualificare le città avvicinando le diverse funzioni, promuovere i consumi a chilometro zero nel settore alimentare, sostenere tutte le tecnologie e le procedure telematiche che riducono la domanda fisica di trasporto merci e passeggeri⁹.

Razionalizzazione, efficienza energetica e integrazione delle reti sono i concetti su cui si baserà il sistema dei trasporti europei di questa generazione. Una ottimizzazione dei modi di trasporto servirà ad affrontare il problema della congestione e del traffico, puntando a ridurre il trasporto individuale privato a favore di quello pubblico e collettivo; l'intermodalità aiuterà a sfruttare i punti di forza di ciascun modo di trasporto, rispondendo alla domanda individuale di trasporto in base alla distanza, e riservando per ognuna un modo di trasporto differente (a piedi, bicicletta, auto, ferrovia, via mare); infine i sistemi di trasporto intelligenti e i veicoli a propulsione alternativa permetteranno una gestione più efficiente del sistema e una diminuzione dell'inquinamento, riducendo sia il costo marginale che il costo sociale del trasporto.

⁵ COM(2011) 144 “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”

⁶ COM(2001) 370 “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”

⁷ COM(2001) 370, parte IV

⁸ “Ridurre la mobilità non è un'opzione, ne lo è mantenere lo status quo. Possiamo interrompere la dipendenza del sistema dei trasporti dal petrolio senza sacrificare l'efficienza e compromettere la mobilità. Possiamo guadagnare su tutti i fronti”. IP/11/372, Bruxelles 28 Marzo 2011.

⁹ <http://www.sbilanciamoci.info/Sezioni/globi/Dall-Europa-con-trasporto.-Libro-bianco-2011-8376>

La Rete Trans-Europea di Trasporto

Il progetto TEN-T (Trans-European Network of Transport) fu lanciato dal Consiglio Europeo di Essen¹⁰ del 1994, per rispondere alla necessità di un sistema di trasporti e di una rete di infrastrutture plurimodali efficiente, tale da facilitare la circolazione delle merci e delle persone nonché di ridurre la perifericità di alcune zone dell'Unione particolarmente svantaggiate. Nel 1996 il Parlamento Europeo e il Consiglio hanno adottato i primi orientamenti che definivano la politica delle TEN-T e la programmazione delle infrastrutture¹¹. Nel 2004 le TEN-T sono state modificate per rispondere alle difficoltà incontrate nel primo decennio e per aggiornare il piano alle nuove esigenze dell'Europa allargata. All'interno delle TEN-T sono stati individuati 30 progetti prioritari di interesse europeo, rendendo così di primaria importanza la loro realizzazione. È prevista la figura di un coordinatore per ciascun progetto capace di risolvere i ritardi dovuti all'assenza di coordinamento tra amministrazioni degli Stati membri.

A tutt'oggi, le infrastrutture dei trasporti in quanto tali presentano un notevole sviluppo all'interno dell'Unione Europea. Tuttavia, esse sono ancora frammentate, sia dal punto di vista geografico che tra le diverse modalità di trasporto e all'interno di esse. Il principale obiettivo dei presenti nuovi orientamenti, consiste nell'istituire una rete completa ed integrata, estesa a tutti gli Stati membri e a tutte le regioni e in grado di offrire la base per uno sviluppo equilibrato di tutti i modi di trasporto, al fine di agevolarne i rispettivi punti di forza, massimizzando in tal modo il valore aggiunto della rete per l'Europa.

La proposta della Commissione Europea

Nell'Ottobre 2011 la Commissione Europea ha pubblicato la sua proposta per il rilancio delle TEN-T¹², con l'obiettivo di definire gli orientamenti per una strategia di lungo termine fino al 2030/2050. Secondo la Commissione, la rete TEN-T può essere sviluppata nel modo migliore attraverso un'impostazione a doppio strato, che consiste in una rete globale (Comprehensive Network) e in una rete centrale (Core Network). La rete globale è costituita da tutte le infrastrutture esistenti e programmate che soddisfano i requisiti degli orientamenti, che dovranno essere realizzati entro e non oltre il 31 dicembre 2050. La rete centrale si sovrappone alla rete globale ed è costituita da tutte le sue parti più importanti sotto il profilo strategico. Essa rappresenta la spina dorsale della rete di mobilità multimodale, ed è concentrata su quelle opere che presentano il più elevato valore aggiunto europeo: collegamenti transfrontalieri mancanti, principali strozzature e nodi multimodali. La rete centrale dovrà essere realizzata entro e non oltre il 31 dicembre 2030.

Il progetto della rete centrale incluso è stato concepito coerentemente con la seguente metodologia a due fasi. La prima fase è consistita nell'individuare i nodi principali:

- I principali nodi urbani, comprendenti le capitali di tutti gli Stati membri, tutte le "megacittà" secondo l'ESPON e tutte le altre grandi aree urbane o conurbazioni, tra cui la loro intera pertinente infrastruttura multimodale nella misura in cui rientra nella rete globale;

¹⁰ www.europarl.europa.eu/summits/ess1_it.htm

¹¹ Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

¹² COM(2011) 650 Proposta di regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti

- Al di fuori di questi nodi urbani principali, i porti che superano una certa soglia di volume o soddisfano determinati criteri geografici;
- I punti di attraversamento delle frontiere più importanti: uno per modo tra ogni Stato membro e ogni paese confinante.

La seconda fase è consistita nel connettere questi nodi principali con collegamenti multimodali (strada, ferrovia, via navigabile), in base alla disponibilità o fattibilità, tenendo conto dell'efficienza e dell'efficacia e utilizzando preferibilmente l'infrastruttura esistente.

La definizione di Corridoio

La Commissione ha sviluppato il concetto di corridoi della rete centrale, tenendo nel debito conto i corridoi ferroviari per il trasporto delle merci¹³. Tali corridoi costituiscono lo strumento quadro per la realizzazione coordinata della rete centrale. Sotto il profilo del campo di applicazione, i corridoi della rete centrale in linea di principio comprendono tre modalità di trasporto e attraversano almeno tre Stati membri. Se possibile, dovrebbero stabilire un collegamento con un porto marittimo. I coordinatori europei faciliteranno la realizzazione coordinata dei corridoi, in cooperazione con le piattaforme di corridoio che gli Stati membri interessati devono istituire. Ogni piattaforma di corridoio stabilirà un piano di sviluppo pluriennale, tra cui piani di investimento e realizzazione, nonché una struttura di gestione. Sulla base delle suddette informazioni la Commissione adotterà atti di esecuzione (decisioni) per ogni corridoio.

La proposta prevede la revisione periodica degli allegati attraverso atti delegati al fine di aggiornare le mappe della rete globale. Essa prevede anche una revisione della rete centrale da effettuarsi entro il 2023.

La Relazione del Parlamento Europeo

La Commissione Trasporti TRAN del Parlamento Europeo ha approvato la proposta di regolamento (a firma Koumoutsakos ed Ertug) in data 18 dicembre 2012¹⁴.

È stato raggiunto un compromesso tra la coordinazione dei corridoi della rete centrale e le strutture di governo; ogni corridoio sarà supervisionato da un Coordinatore Europeo, e tutti gli attori locali, regionali e nazionali interessati (inclusi i porti marittimi e fluviali) saranno coinvolti fin dall'inizio per evitare ritardi nei lavori di completamento.

Si chiede di riconoscere l'importanza strategica dei porti marittimi in quanto punti di accesso multimodali, e i relatori suggeriscono un aggiornamento del progetto Autostrade del Mare. Sono state aggiunte alcune infrastrutture alla rete centrale¹⁵, ma nel complesso sono state approvate le mappe nella configurazione originaria proposta dalla Commissione Europea. Altri emendamenti hanno riguardato una migliore definizione dei criteri per i progetti di interesse comune (che hanno priorità nell'erogazione dei finanziamenti); l'introduzione di una valutazione di impatto climatico nell'analisi costi-benefici prevista dall'articolo 7 (della proposta di regolamento).

¹³ Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo.

¹⁴ PE489.704v03-00. Nella stessa seduta è stato approvato il regolamento Connecting Europe Facility (CEF – rif. PE491.110v03-00), cioè il meccanismo finanziario per la realizzazione delle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni.

¹⁵ Inclusioni dei nodi urbani delle principali isole europee (Cagliari IT, Heraklion GR e Las Palmas ES), i cui rispettivi porti ed aeroporti entrano a far parte della rete centrale.

Secondo i relatori urge affrontare la questione della partecipazione dei cittadini ai progetti che li interessano da vicino (ad esempio rumorosità del traffico ferroviario, inquinamento ecc.) Ciò è essenziale per mitigare l'impatto di progetti controversi ed evitare conflitti a lungo termine a livello locale o regionale, che spesso provocano importanti ritardi. Attualmente, diversi progetti chiave trovano una forte opposizione da parte della popolazione locale (ad esempio la galleria di base Lione-Torino e il progetto Stoccarda 21¹⁶). Pertanto, la Commissione dovrebbe essere tenuta a elaborare un progetto delle linee guida al fine di coinvolgere in modo adeguato le autorità locali/regionali e la società civile nei progetti TEN-T e svilupparli con loro, piuttosto che contro di loro.

Infine viene proposta, ove possibile, l'integrazione nelle TEN-T della rete ciclabile Eurovelo¹⁷, per dare un sostegno concreto allo sviluppo della mobilità sostenibile alternativa.

Mappe

http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/map_library/map_library.htm

¹⁶ Progetto di una mega stazione ferroviaria dal costo di 6,5 mld€ di €, parte del TEN project 17 (Paris-Bratislava).

¹⁷ Emendamento 5 “(8 bis) In sede di attuazione dei progetti di interesse comune occorre tenere debitamente conto delle particolari circostanze del singolo progetto. Ove possibile, è opportuno sfruttare le sinergie con altre politiche, ad esempio con gli aspetti connessi al turismo, includendo le strutture di ingegneria civile quali i ponti o i tunnel ciclabili per piste ciclabili a lunga distanza come la rete ciclabile EuroVelo”.

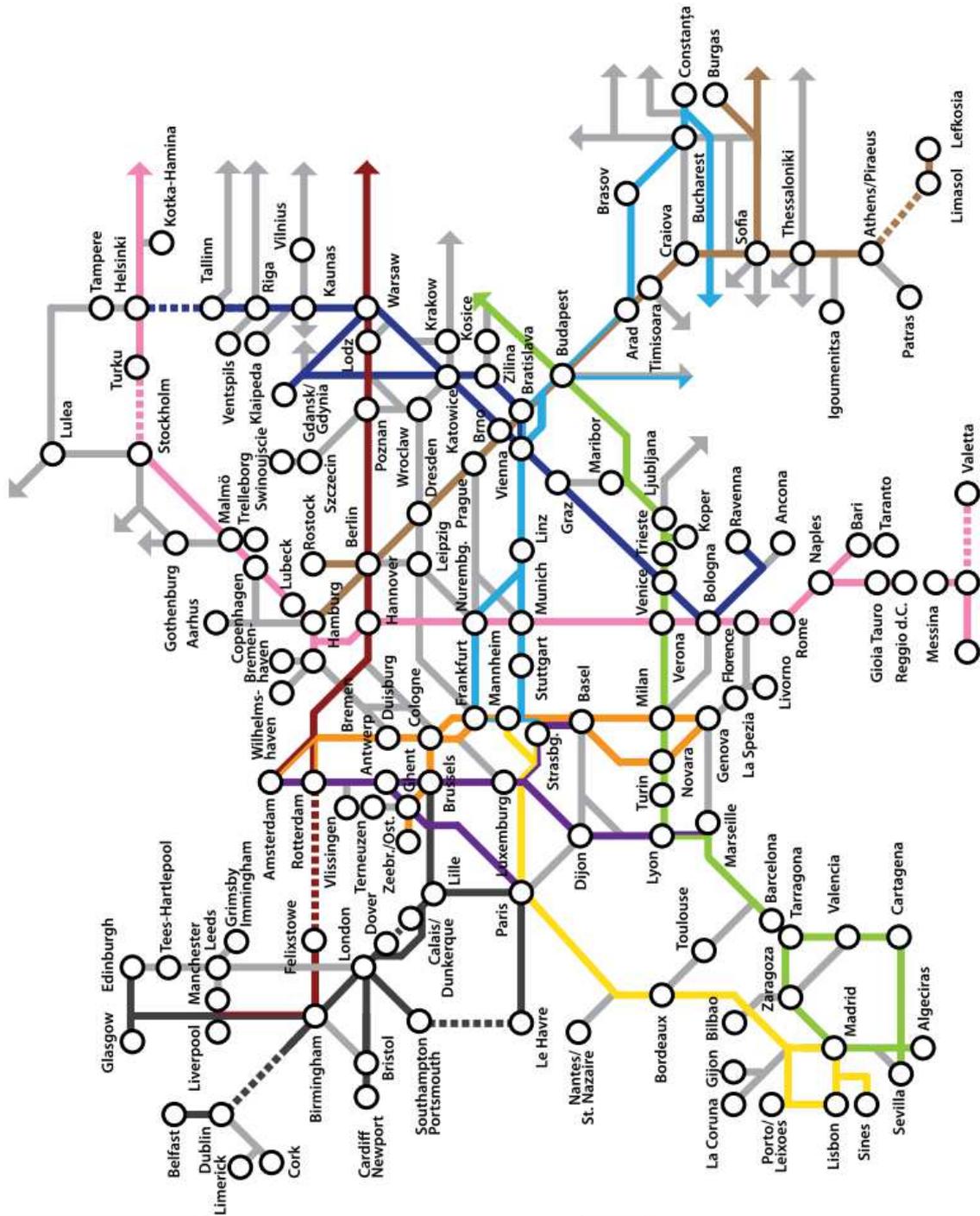
TEN-T CORE NETWORK INCLUDING CORE NETWORK CORRIDORS

© European Commission, DG MOVE, TENtec Information System 2012
 Ref. EC Proposal COM(2011) 650 final/3
 Feb 2012 and COM(2011) 665 Oct. 2011

- BALTIC-ADRIATIC
- WARSAWA-BREITENBURG-RIESEN/BOHEMIA-ELBLAĞ-ŁÓDŹ
- MEDITERRANEAN
- HAMBURG-BREITENBURG-BURGHARDT-BORDEAUX-PIRAEUS-LEFKOSIA
- HELSINKI-VALETTA
- GENOVA-ROTTERDAM
- LISBON-STASBOURG
- DUBLIN-LONDON
- PARIS-BRUSSELS/BRUXELLES
- ANTERBRAN-NASELILVON
- STRASBOURG-DANUBE
- OTHER CORE NETWORK
- SECTION

TEN-T "horizontal priorities"

- a. Single European Sky – SESAR for air transport;
- b. Intelligent Traffic Systems (ITS) for road;
- c. European Rail Traffic management System (ERTMS) for rail;
- d. River Information System (RIS) for inland water ways;
- e. Innovative management systems and services for core network ports and airports;
- f. Vessel Traffic Management Information Systems (VTMIS) for maritime transport and Motorways of the Sea



Mobilità urbana

Nel 2007, il 72%¹⁸ della popolazione europea viveva in aree urbane, e negli ultimi dieci anni le città sono cresciute grazie ad economie di agglomerazione e prossimità¹⁹, ma la popolazione è cresciuta più nelle aree rurali che negli agglomerati urbani. Le città europee tradizionali non sono progettate per ospitare un numero massiccio di vetture e mezzi pesanti, e tuttavia hanno dovuto sviluppare le relative strutture.

Circa l'85% del PIL dell'UE viene generato nelle città, che necessitano di sistemi di trasporto efficienti per sostenere l'economia e il benessere dei loro cittadini. Oggi le aree urbane devono affrontare, da un lato, la sfida di garantire la sostenibilità dei trasporti in termini di tutela dell'ambiente (emissioni di CO₂, inquinamento atmosferico e acustico) e di concorrenza (congestione) e, dall'altro, le questioni sociali, che comprendono la necessità di rispondere a problemi sanitari e tendenze demografiche, favorire la coesione economica e sociale e prendere in considerazione le esigenze delle persone a mobilità ridotta, delle famiglie e dei bambini.

La mobilità urbana rappresenta una preoccupazione crescente per i cittadini²⁰. Le scelte effettuate nel loro modo di viaggiare influenzano non soltanto lo sviluppo urbano, ma anche il benessere economico di cittadini e imprese. La mobilità urbana è altresì il nucleo centrale del trasporto a lungo raggio. La maggior parte degli itinerari, che si tratti di trasporto merci o passeggeri, inizia e finisce nelle aree urbane, attraversando diverse aree urbane durante il percorso. Le aree urbane devono fornire punti di interconnessione efficienti per la rete transeuropea di trasporto e offrire un efficiente sistema di trasporto *ultimo miglio* sia per le merci che per i passeggeri.

Infine rimane da affrontare la sfida di garantire la sostenibilità dei trasporti in termini di tutela dell'ambiente (emissioni di CO₂, inquinamento atmosferico e acustico) e di concorrenza (congestione) e, dall'altro lato, le questioni sociali, che comprendono la necessità di rispondere a problemi sanitari e tendenze demografiche, favorire la coesione economica e sociale e prendere in considerazione le esigenze delle persone a mobilità ridotta, delle famiglie e dei bambini.

La composizione delle città si ricava dall'osservazione dei fenomeni di inclusione sociale e segregazione spaziale; situazioni che si creano quando l'organizzazione del trasporto non permette agli abitanti di una periferia, o di un quartiere di spostarsi nella città e di raggiungere le altre zone. Si potrebbe parlare di un problema di democrazia, in quanto la mancanza di un trasporto pubblico efficiente preclude alle persone la possibilità di muoversi in altre zone della città, di cercare opportunità di lavoro e di usufruire di eventi culturali e sociali. In presenza di un sistema di trasporto pubblico non efficiente, le classi sociali più deboli saranno segregate nei loro quartieri, incapaci di muoversi e ricercare nuove opportunità per migliorare il proprio stato economico, e impossibilitati ad usufruire delle offerte di svago (strutture sportive, parchi) e cultura (musei, cinema, teatri) di una città.

L'approccio alla progettazione di un piano della mobilità di una città dovrebbe essere simile ad un progetto di integrazione sociale: bisogna tener conto della peculiare composizione (classi di reddito), della demografia (popolazione giovane o anziana) e della struttura del lavoro (industria o terziario, pendolari o residenti in città). L'osservazione del

¹⁸ Nazioni Unite, World Urbanization Prospects: The 2007 Revision.

¹⁹ Circa l'85% del PIL dell'UE viene generato nelle città.

²⁰ All'interno dell'UE, nove cittadini su dieci ritengono che la situazione del traffico nella loro area debba essere migliorata. Attitudes on issues related to EU Transport Policy. Flash Eurobarometro 206b, luglio 2007.

mercato del lavoro consiste nell'analisi dell'impatto di fenomeni come l'out-sourcing e l'off-shoring (delocalizzazione) sulla domanda di lavoro nelle città: con la delocalizzazione di alcuni tipi di lavoro, alcuni segmenti della popolazione di una città sono rimasti senza occupazione, e quindi avranno dei percorsi di mobilità differenti rispetto al passato, poiché avranno la necessità di spostarsi verso zone dove la richiesta di manodopera è più elevata.

Ogni attività urbana pertinente dovrebbe essere associata ad un piano di mobilità sostenibile. È infatti difficile comprendere come sia possibile introdurre attività che favoriscono una elevata mobilità senza associarle ad una politica di gestione della domanda di trasporti. Per conseguire risultati pratici e garantire un'efficace attuazione, la mobilità urbana sostenibile deve integrare la prospettiva commerciale degli operatori (trasporti pubblici, carico e scarico merci) e la prospettiva del comportamento delle parti interessate (utenti, operatori ed amministrazioni), tra cui la percezione del servizio da parte degli utilizzatori. La gestione dei bisogni di percorrenza di una certa distanza sarà il fattore fondamentale da tenere sempre in considerazione. Per far sì che non sia più un prodotto inferiore²¹, il trasporto pubblico deve essere in grado di competere con il trasporto delle vetture private in termini di tempistica e qualità del servizio porta a porta (affidabilità e comodità).

La mobilità urbana è altresì il nucleo centrale del trasporto a lungo raggio. La maggior parte degli itinerari, che si tratti di trasporto merci o passeggeri, inizia e finisce nelle aree urbane, attraversandone diverse durante il percorso. Tuttavia, anche se siamo consapevoli della necessità di un approccio olistico, la nostra pianificazione procede ancora per settore: trasporto pubblico da un lato, traffico dall'altro e il restante per altri modi di trasporto ritenuti concettualmente marginali, sebbene in molte città europee circa un terzo degli spostamenti della durata di oltre cinque minuti avviene a piedi.

Il valore aggiunto europeo

L'Unione Europea può incoraggiare le città a sviluppare politiche volte a raggiungere gli obiettivi UE in materia di lotta ai cambiamenti climatici, creazione di un efficiente sistema di trasporti e rafforzamento della coesione sociale. Negli ultimi anni si è registrato uno sviluppo nella politica e nella normativa UE nel campo della mobilità urbana. Sono stati stanziati finanziamenti significativi tramite i Fondi Strutturali e di Coesione²². Le iniziative finanziate dall'UE, spesso supportate dai programmi quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico, hanno contribuito a sviluppare una serie di approcci innovativi, la cui diffusione e riproduzione in tutta l'UE consentiranno alle autorità pubbliche di agire di più, meglio e a costi minori.

Le Autorità Locali sono di norma in una posizione migliore per definire ed attuare le politiche di mobilità urbana adeguate al contesto locale. Esse devono nondimeno affrontare problemi comuni e l'Unione Europea può, a tal proposito, sostenerle e incoraggiare lo sviluppo di una nuova cultura della mobilità urbana in Europa, senza prescrivere soluzioni uniche valide per tutti o imporre soluzioni dall'alto. Tale approccio è stato sostenuto dagli interessati durante la consultazione che ha seguito l'adozione del Libro Verde²³.

Nel 2009 la Commissione Europea ha proposto nuovi strumenti a sostegno delle autorità locali, regionali e nazionali²⁴, attraverso un programma globale di sostegno per la mobilità urbana. Le autorità locali, regionali e nazionali possono beneficiare di tale programma di

²¹ Un prodotto inferiore è un bene il cui consumo diminuisce con l'aumentare del reddito. I modi di trasporto inferiori sono di norma più sostenibili.

²² Urbact II, Jessica,

²³ COM(2007) 551 Verso una nuova cultura della mobilità urbana.

²⁴ COM(2009) 490 Piano di azione sulla mobilità urbana.

sostegno e degli strumenti che verranno offerti. Il loro utilizzo permetterà di affrontare la sfida della mobilità urbana sostenibile e facilitare il processo decisionale politico. Inoltre, i cittadini e le imprese europee beneficeranno del programma di sostegno su base giornaliera.

Obiettivo	Approccio	Condizioni quadro
Garantire che i sistemi di trasporto soddisfino le esigenze economiche, sociali e ambientali riducendo al minimo le conseguenze indesiderate su economia, società e ambiente.	<ul style="list-style-type: none"> • Partecipativo • Integrato • Misurabile • Collaborativo • Inclusivo 	<ul style="list-style-type: none"> • Stabilire un quadro delle politiche per lo sviluppo territoriale a lungo termine. • Stabilire una strategia sostenibile di trasporto nazionale. • Bilanciare il decentramento dei poteri e le responsabilità per il trasporto con il livello di attuazione. • Garantire la coerenza della direzione politica in tutte le fasi di attuazione. • Ottenere l'accettazione pubblica e privata della politica.

L'azione a livello UE, nonché la mobilitazione di risorse europee, può dare un contributo importante a sostegno delle iniziative locali, regionali e nazionali. L'UE può promuovere efficacemente lo scambio di informazioni, lo sviluppo e la sperimentazione di nuove soluzioni. La diffusione e la riproduzione di approcci innovativi, in tutta l'UE, consentiranno alle autorità pubbliche di agire di più, meglio e a costi minori.

Le azioni proposte si basano su sei temi corrispondenti ai messaggi principali che sono emersi dalla consultazione prevista dal Libro Verde. Le azioni saranno attuate mediante programmi e strumenti UE esistenti. Le azioni, oltre ad essere complementari tra loro, completano altre iniziative UE.

1. Migliore pianificazione

Una pianificazione integrata può offrire una risposta alle numerose sfide della mobilità che le città si trovano ad affrontare. Per accelerare la sottoscrizione di Piani di Mobilità Urbana Sostenibile (PUMS)²⁵ nelle città e nelle regioni, la Commissione preparerà materiale informativo e avvierà attività promozionali. Verranno altresì redatti documenti di orientamento su aspetti importanti relativi a detti piani, quali la distribuzione delle merci nelle aree urbane e i sistemi di trasporto intelligenti per la mobilità urbana. Promuovere politiche integrate per affrontare la complessità dei sistemi di trasporto urbano, le questioni di governance e la necessaria coerenza tra politiche diverse, ad esempio tra quella della mobilità urbana e quella della coesione, dell'ambiente o della salute.

2. Diritti dei passeggeri

La Commissione lavorerà di concerto con gli interessati per fissare una serie di impegni volontari sui diritti dei passeggeri nel trasporto urbano. Poiché le persone con disabilità hanno il diritto di accedere al trasporto urbano al pari delle persone normodotate, il tema della mobilità urbana farà parte della strategia UE in materia di disabilità. Concentrarsi sui bisogni

²⁵ È un piano strategico ideato per soddisfare i bisogni di mobilità delle persone e degli operatori, nelle città e nelle aree circostanti, favorendo una migliore qualità della vita. Si basa su metodi esistenti di pianificazione e tiene in debita considerazione i principi di integrazione, partecipazione e valutazione dei risultati.

dei cittadini promuovendo informazioni affidabili sui viaggi, nonché un elevato livello di tutela dei diritti dei passeggeri;

3. Rendere i trasporti più ecologici

Sono molti i cittadini che vorrebbero rendere i trasporti più ecologici. La Commissione continuerà a sostenere i progetti di ricerca e dimostrazione, ad esempio sui veicoli a basse emissioni e a emissioni zero. Verrà proposta una guida internet ai veicoli puliti e a basso consumo energetico e, di concerto con gli Stati membri, verranno stabilite le modalità per includere la guida efficiente sotto il profilo del consumo energetico nei programmi degli esami di guida. La Commissione tratterà inoltre questioni di mobilità urbana con gli interessati del settore della sanità. Sostenere i trasporti urbani non inquinanti introducendo nuove tecnologie pulite e carburanti alternativi, nonché promuovendo la tassazione intelligente per incoraggiare gli utenti a cambiare le loro abitudini in materia di trasporti;

4. Finanziamento

La Commissione si impegnerà ad ottimizzare le attuali fonti di finanziamento UE, tenendo altresì in considerazione le future necessità in materia. Verrà inoltre redatto un documento di orientamento sulla mobilità urbana sostenibile e sulla politica di coesione, e verrà analizzata l'efficacia delle varie soluzioni di tariffazione dei trasporti urbani. Le campagne d'istruzione, d'informazione e di sensibilizzazione svolgono un ruolo importante nella creazione di una nuova cultura della mobilità urbana. La Commissione continuerà perciò a promuovere l'organizzazione di campagne di sensibilizzazione del pubblico, ad esempio la Settimana Europea della Mobilità²⁶. Rispondere alle richieste di finanziamento valutando attentamente le opportunità esistenti, gli innovativi modelli di partenariato privato e pubblico, nonché le nuove soluzioni di finanziamento;

5. Miglioramento dell'informazione

Per agevolare i trasporti, la Commissione lavorerà di concerto con gli operatori e con le autorità del settore per migliorare le informazioni sui viaggi. Verranno studiate le norme di accesso alle zone verdi introdotte in tutta l'UE, nonché l'eventuale necessità di azioni future. Ottimizzare la mobilità urbana a favore di un'integrazione, di un'interoperabilità e di un'interconnessione efficaci tra le reti di trasporto;

6. Condividere le esperienze

Per aiutare i responsabili politici a condividere le esperienze, la Commissione istituirà un database contenente informazioni su un'ampia gamma di soluzioni testate e già attuate. Il database conterrà inoltre un riepilogo della normativa e degli strumenti finanziari UE inerenti alla mobilità urbana e offrirà strumenti didattici. La Commissione cercherà di capire come migliorare la disponibilità dei dati e delle statistiche, favorire lo scambio di informazioni sulla tariffazione urbana e promuovere il dialogo internazionale sulla mobilità urbana con le regioni vicine dell'Europa e con i partner mondiali. Incoraggiare la condivisione di esperienze e conoscenze per permettere un miglior accesso a queste informazioni e aiutare gli interessati a fare tesoro di tali esperienze, nonché dei dati e delle statistiche.

²⁶ www.mobilityweek.eu

Tabella 9: Livelli e azioni per l'intervento dell'UE

Livello di intervento	Azioni
Livello politico	<ul style="list-style-type: none"> • Garantire che la mobilità urbana sia una priorità nell'agenda politica degli Stati membri • Tenere conto del principio di sussidiarietà (i problemi urbani hanno una natura prevalentemente locale) • Integrare ulteriormente il trasporto urbano con le altre politiche settoriali dell'UE (in particolare le politiche ambientali, energetiche e sociali)
Livello metodologico	Promuovere: <ul style="list-style-type: none"> • un quadro comune per i piani di trasporto urbano sostenibile attraverso raccomandazioni e regimi di orientamento • un'analisi comparativa tra le città per la diffusione delle migliori prassi politiche e le soluzioni tecnologiche • schemi comuni per il monitoraggio dello sviluppo della mobilità urbana e dei modelli di utilizzazione del suolo • metodi comuni per valutare il grado di sostenibilità dei piani di trasporto urbano
Livello finanziario	<ul style="list-style-type: none"> • Proposta di un programma quadro per la mobilità urbana con risorse dedicate nel prossimo periodo di programmazione 2014-2020 • Introduzione di regimi di finanziamento stabilendo degli incentivi finanziari per il raggiungimento di determinati obiettivi di sostenibilità del trasporto urbano
Livello operativo	<ul style="list-style-type: none"> • Promuovere la formazione e i regimi di orientamento per i soggetti dotati di potere decisionale sui problemi di sostenibilità nella pianificazione urbana e dei trasporti • Continuare a sostenere gli scambi delle migliori pratiche e dei programmi di potenziamento delle capacità tra le città • Sponsorizzazione di studi di monitoraggio ed ex post e della loro ampia circolazione tra le autorità locali

Il parere ARLEM²⁷

Il Comitato delle Regioni ha sostenuto un modello di attuazione dei piani di mobilità urbana basato su accordi sostenibili di lungo termine pubblico-pubblico o pubblico-privato (*accordi di mobilità*) e ha invitato la Commissione Europea a istituire, nel quadro della politica di coesione, uno strumento finanziario posto a diretta disposizione delle regioni e degli enti locali per incoraggiare le autorità urbane ad adottare piani di mobilità. La Commissione è stata inoltre invitata ad apportare un valore aggiunto a tale processo mediante la creazione di incentivi finanziari, l'assegnazione di marchi di qualità e lo scambio di buone prassi, nel quadro di un sistema comparabile a quello delle *bandiere blu* europee per le zone costiere, da assegnare alle aree urbane con bassi livelli di inquinamento e di congestione sulla base di indicatori specifici. Il CdR giudica necessaria un'armonizzazione a livello europeo,

²⁷ PARERE del Comitato delle regioni PIANO D'AZIONE SULLA MOBILITÀ URBANA, Relatore Albert Bore (UK/PSE) CdR 256/2009

soprattutto per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali e servizi di trasporto, nonché segnaletica (cartelli, targhette, ecc.) per l'accesso degli autoveicoli alle *zone pulite a traffico limitato*, conformemente alle norme europee sulle emissioni inquinanti e sull'inquinamento acustico. Il CdR ha inoltre sostenuto la necessità di concentrarsi maggiormente sulla dimensione sociale della mobilità urbana, dal momento che essa costituisce lo strumento che permette di promuovere la coesione sia sociale che territoriale nelle aree urbane e periurbane.

Il CdR accoglie con favore il Piano d'azione sulla Mobilità Urbana e sostiene le misure proposte in quanto non compromettono il principio di sussidiarietà né mettono in discussione la responsabilità primaria delle autorità locali, regionali e nazionali.

È dell'avviso che le politiche ed iniziative europee debbano presentare una maggiore coerenza e, in particolare, un approccio integrato alle politiche urbane e di pianificazione territoriale per evitare che, ad esempio, le iniziative intese ad affrontare il problema della congestione e dell'inquinamento ambientale tramite l'elaborazione di piani per la mobilità urbana integrati e sostenibili nelle aree metropolitane vanifichino le politiche in materia di pianificazione urbana e alloggi; sostiene l'introduzione di misure di incentivazione a livello UE in modo da subordinare, nelle aree urbane e periurbane interessate, il finanziamento e il cofinanziamento dei progetti in materia di trasporti urbani e metropolitani all'esistenza di piani di mobilità urbana sostenibile e all'adozione di accordi di mobilità pubblico-pubblico o pubblico-privato in grado di attrarre finanziamenti da parte del settore privato e di programmi locali, regionali o nazionali.

Sollecita la Commissione a incentivare maggiormente lo sviluppo e l'attuazione di piani di mobilità urbana mediante l'introduzione di un premio annuale europeo da attribuire alle iniziative di trasporto degne di nota e riproducibili altrove, nel quadro di un sistema di *bandiere verdi* europee, da assegnare per esempio alle aree urbane che adottano piani di mobilità urbana e realizzano bassi livelli di inquinamento e di congestione o che ottengono risultati particolarmente positivi nell'ambito del cosiddetto *modal split* (scelta dei modi di trasporto); insiste sulla necessità di incrementare i finanziamenti destinati all'iniziativa CIVITAS, ma solo per portarla oltre i progetti di dimostrazione e lo scambio di buone pratiche e far sì che contribuisca alla promozione e all'attuazione dei piani di mobilità urbana.

Urban Mobility Package 2013

La Commissione sta preparando un pacchetto di iniziative sulla mobilità urbana come seguito delle azioni indicate nel libro bianco sui trasporti del 2011. Esso fornirà una panoramica sullo stato dell'arte sulle politiche europee sul trasporto urbano, inclusa una revisione del Piano d'Azione sulla Mobilità Urbana del 2009, terminato nel 2012. Il pacchetto dovrebbe essere pronto nella seconda metà del 2013.

I lavori preparatori comprendono un'analisi costi-benefici di una misura quadro europea per lo sviluppo dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile e misure accessorie, come una legge quadro per il pedaggio delle strade e zone ad accesso ristretto, ed una strategia per una logistica urbana ad emissioni zero entro il 2030²⁸. Le azioni indicate riguardavano la mobilità urbana integrata e prevedevano:

31. Piani di mobilità urbana²⁹

²⁸ Interrogazione parlamentare E-000572/2013, MEP Emer Costello (S&D).

²⁹ Azioni indicate nel Libro Bianco dei Trasporti 2011.

- Stabilire procedure e meccanismi di sostegno finanziario a livello europeo per preparare le verifiche di mobilità urbana come pure i piani di mobilità urbana e istituire un quadro europeo di valutazione della mobilità urbana basato su obiettivi comuni. Esaminare la possibilità di istituire un regime obbligatorio per le città di determinate dimensioni, conformemente a norme nazionali basate su orientamenti dell'Unione europea.
- Collegare l'erogazione di finanziamenti dei fondi di coesione e di sviluppo regionale alla presentazione, da parte di città e regioni, di certificati di efficienza della mobilità urbana e di verifiche di sostenibilità, attuali e convalidati da esperti indipendenti.
- Esaminare la possibilità di definire un quadro europeo di sostegno per la progressiva attuazione dei piani di mobilità urbana nelle città europee.
- Integrare la mobilità urbana in un eventuale partenariato dell'innovazione per le città intelligenti.
- Incoraggiare le grandi imprese a elaborare piani di gestione aziendale e di gestione della mobilità.

Il concetto alla base di un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile è quello del *modal shift*: incoraggiare le città a direzionare i flussi di traffico verso modi di trasporto più sostenibili. Il PUMS è una strategia integrata di lungo periodo, che può essere un documento a sé stante, oppure parte di un più vasto piano di sviluppo urbano (come capita per le città più grandi). In ogni caso, essi devono prevedere una visione, obiettivi e misure per ottenere una mobilità sostenibile, efficiente e accessibile.

Dalla consultazione pubblica è emerso che le città hanno difficoltà a coordinarsi con gli altri attori del trasporto durante la redazione dei PUMS, sebbene tutti riconoscano il valore della pianificazione integrata della mobilità. Per questo tutti sono convinti che un intervento europeo a supporto della redazione dei piani potrebbe favorirne la diffusione a livello europeo. Le opzioni di policy a disposizione della Commissione variano dal semplice non intervento, alla creazione di misure obbligatorie e universali per tutte le città.

Il primo livello consisterebbe nel non adottare nessuna misura legislativa, ma limitarsi a favorire lo scambio di buone pratiche tra le amministrazioni, creare programmi di formazione per i funzionari e finanziare progetti pilota nelle realtà più interessanti. Il secondo livello consiste nella creazione di raccomandazioni per la redazione dei PUMS e criteri di misurazione delle performance, accompagnate da obiettivi volontari il cui raggiungimento permetterebbe l'accesso a dei fondi UE per finanziare progetti sul trasporto urbano.

Infine l'ultimo livello (più invasivo) consiste in una direttiva quadro per i PUMS, accompagnata da un sistema volontario di valutazione delle performance, l'obbligatorietà di avere un PUMS per accedere ai fondi europei per i progetti nel trasporto urbano. A favore di questa ipotesi sono le autorità locali delle zone più indietro nella disciplina, in quanto potrebbero beneficiare di uno schema su cui costruire i PUMS senza bisogno di sforzi in ricerca e pianificazione; al contrario questa ipotesi di policy è avversata dalle realtà più avanzate, poiché un modello obbligatorio da seguire potrebbe essere in contrasto con le buone pratiche e il know-how che si è creato nel corso degli anni nelle loro amministrazioni.

32. Un quadro UE per i sistemi di pedaggio urbano

- Definire un quadro convalidato per i sistemi di pedaggio e di restrizione dell'accesso alle aree urbane e relative applicazioni, compreso un quadro giuridico e tecnico-operativo convalidato relativo alle applicazioni per i veicoli e le infrastrutture.

Per quanto riguarda l'azione sugli Access Restrictions Schemes (ARS), è stato osservato che il primo passo da fare è quello verso una armonizzazione dei differenti metodi di pedaggio degli utenti stradali, sia per le norme che per le tariffe e la tecnologia utilizzata. Il tema è molto sensibile soprattutto perché ha implicazioni dal punto di vista politico.

33. Una strategia per conseguire una "logistica urbana a zero emissioni" nel 2030

- Produrre orientamenti sulle migliori pratiche per monitorare e gestire meglio i flussi delle merci a livello urbano (ad esempio, centri di consolidamento, dimensioni dei veicoli nei centri storici, limitazioni regolamentari, "finestre" per le consegne, potenzialità non valorizzate del trasporto fluviale).
- Definire una strategia per conseguire l'obiettivo di una "logistica urbana a zero emissioni", prendendo in esame congiuntamente gli aspetti della pianificazione territoriale, dell'accesso al trasporto ferroviario e fluviale, delle pratiche commerciali e dell'informazione, dei sistemi di tariffazione e delle norme tecnologiche dei veicoli.
- Promuovere appalti pubblici congiunti per i veicoli a basse emissioni nel parco veicoli commerciali (furgoni per le consegne, taxi, autobus...).

Le città hanno difficoltà a trovare metodi efficaci per la valutazione dei problemi legati alla logistica merci urbana; in particolare è emersa una mancanza di capacità amministrativa per creare delle strategie efficaci, accompagnata da una mancanza di infrastrutture multimodali e una tecnologia per veicoli puliti e silenziosi. Un approccio produttivo dovrebbe necessariamente coinvolgere le PMI e gli operatori del settore, in funzione di una maggiore responsabilizzazione verso tale tematica; inoltre la mancanza di analisi puntuali e dati sulle performance, impedisce il confronto tra le diverse strategie e lo scambio di buone pratiche.

Pro e contro dei requisiti obbligatori

Le risposte ai problemi di mobilità urbana hanno una dimensione prevalentemente locale, ma non tutte le città dell'UE sono ugualmente interessate al problema del trasporto urbano sostenibile. Questo spiega le notevoli differenze espresse in merito all'opportunità di rendere obbligatoria oppure facoltativa l'implementazione dei piani di trasporto urbano sostenibile e all'introduzione da parte della CE di una normativa in questo settore³⁰.

Il problema principale è il rispetto del principio di sussidiarietà. Potrebbe essere preferibile proporre una metodologia comune piuttosto che un modello unico e rigido di piano di trasporto urbano sostenibile in tutta Europa. Ciò consentirebbe alle città (in particolare a quelle più piccole) di disporre in modo flessibile degli orientamenti necessari e di un insieme di strumenti da cui poter selezionare la misura che meglio risponde alle loro caratteristiche ed esigenze specifiche. In questo modo, è possibile ottenere in misura maggiore il valore aggiunto del sostegno dell'UE facilitando, piuttosto che regolando, l'implementazione dei piani di trasporto urbano sostenibile.

Un terzo modo, alternativo a un approccio che sia completamente obbligatorio o completamente facoltativo, potrebbe essere un'applicazione obbligatoria dei piani di trasporto urbano sostenibile per le città con più di 100.000 abitanti, con i) macro obiettivi comuni, come una riduzione delle emissioni di CO₂ oppure il raggiungimento di obiettivi inerenti la

³⁰ Opinioni contrastanti sono emerse anche dalla consultazione delle parti interessate avviata dalla CE nel 2008, durante la preparazione del Libro verde sulla mobilità urbana.

qualità dell'aria da adattare alle circostanze locali, ii) un quadro di sostegno comune e iii) degli indicatori comuni per garantire il monitoraggio e l'analisi comparativa.

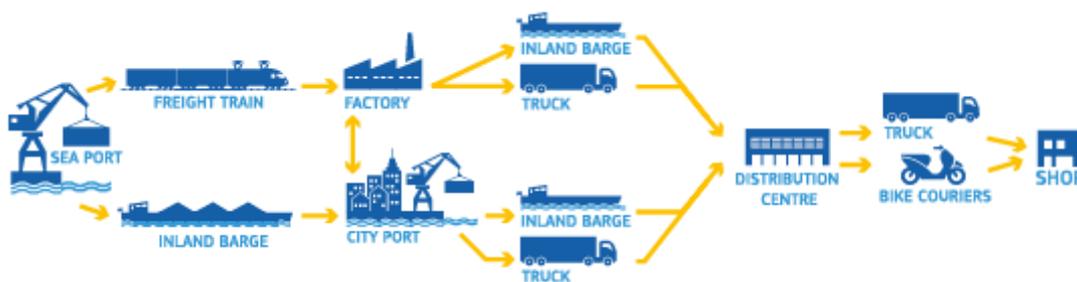
Questo garantirebbe parità di condizioni lasciando al tempo stesso le città libere di adattare i piani alle loro specifiche esigenze e di scegliere le misure e le azioni che ritengono più adatte per raggiungere gli obiettivi desiderati, in conformità del rispettivo quadro istituzionale.

EUROCITIES si oppone all'idea della certificazione dei PUMS come requisito per accedere ai fondi UE sulla mobilità urbana. Innanzitutto dei requisiti obbligatori potrebbero frenare l'innovazione nelle città ed impedire di trovare soluzioni ritagliate sulle specificità di ogni area urbana; inoltre l'audit e la certificazione dei PUMS implica l'utilizzo di risorse finanziarie e di personale che potrebbero essere utilizzate diversamente. Il potenziale valore aggiunto di una azione europea è evidente, sebbene bisogna stare attenti a calibrare degli interventi che salvaguardino la possibilità per le città di mantenere una certa flessibilità nella definizione dei PUMS, in considerazione delle specificità locali e politiche proprie di ogni area urbana. La mobilità a livello locale coinvolge le autorità soprattutto in controversie politiche e partecipazione democratica dei cittadini; il ruolo dell'Europa dovrebbe essere quello di supportare le città nella definizione di propri piani di mobilità, attraverso delle linee guida, ma salvaguardando la facoltà per le città di metterli in pratica.

EUROCITIES auspica un intervento europeo di supporto nel momento della pianificazione, nella forma di linee guida e strumenti (di cui le amministrazioni sono sprovviste), come ad esempio l'uso di *quality management framework*³¹.

³¹ Strumenti per inserire e misurare degli obiettivi di sostenibilità ambientale all'interno di una proposta di policy.

Logistica



La logistica del trasporto merci consiste nella programmazione, organizzazione, gestione, controllo ed esecuzione delle operazioni di trasporto merci nella catena dell'approvvigionamento. È una delle forze propulsive della competitività europea e, in questo senso, fornisce un contributo decisivo al conseguimento degli obiettivi della nuova Agenda di Lisbona sulla crescita e l'occupazione³². L'efficienza delle reti di produzione e distribuzione dipende dalla presenza di catene logistiche efficienti e di elevata qualità, capaci di organizzare il trasporto di materie prime e prodotti finiti all'interno del territorio dell'UE e fuori di esso. In quanto attività essenzialmente commerciale, la logistica è un settore nel quale le decisioni spettano alle imprese che vi operano; tuttavia, alle autorità pubbliche compete un ruolo preciso: quello di creare condizioni adeguate per lo svolgimento dell'attività.

La logistica del trasporto merci presenta una dimensione urbana fondamentale. La distribuzione in ambiente urbano rende necessarie interfacce efficienti tra il trasporto di merci lungo gli assi principali sulle grandi distanze e la distribuzione capillare ai destinatari finali sulle brevi distanze. Inoltre, il processo distributivo tra i centri di produzione e i clienti nello spazio urbano deve rispondere a criteri di efficienza e di compatibilità ambientale.

Esistono in Europa numerose società di logistica che sono anche leader su scala mondiale³³. È evidente che un buon inquadramento europeo del settore può costituire una piattaforma che consentirà di affrontare e discutere tutte le questioni inerenti la logistica con altri partner commerciali. Si è calcolato che il valore del settore logistico dell'UE sfiori il 14% del PNL. In anni recenti il settore è cresciuto a ritmi superiori alla crescita media dell'economia europea. Ad esempio, il commercio intra ed extra UE è aumentato del 55% in valore dal 1999³⁴. Questa crescita è soprattutto frutto dell'integrazione europea, delle liberalizzazioni e dei costi relativamente bassi del trasporto merci, tutti fattori che hanno determinato mutamenti nei processi e nei modelli di produzione e di scambio, sia all'interno dell'UE che a livello globale.

Una conseguenza di questa crescita è che l'impetuosa espansione del traffico containerizzato e del trasporto marittimo di linea ha determinato problemi di congestione in alcuni porti marittimi e nei collegamenti tra i porti e i loro retroterra. Nelle regioni costiere vi è bisogno di un numero maggiore di punti di ingresso efficienti sui mercati europei, per evitare inutili flussi di traffico attraverso l'Europa. I porti marittimi rivestono un ruolo importante come centri logistici ma richiedono connessioni efficienti con l'entroterra. Il loro

³² COM(2005) 330 Azioni comuni per la crescita e l'occupazione, Il programma comunitario di Lisbona

³³ Nella classifica delle performance logistiche 2012 sei paesi su dieci sono europei. Fonte: Banca Mondiale "Connecting to Compete 2012"

³⁴ COM(2007) 607 Piano di azione per la logistica del trasporto merci.

sviluppo è fondamentale per gestire i volumi di merci in aumento mediante il trasporto marittimo a corto raggio sia all'interno dell'Unione europea che con il resto del mondo.

Il contributo delle ICT

È necessario quindi organizzare in modo più efficiente l'interfaccia tra il trasporto merci di lunga distanza e quello relativo all'ultimo miglio, con l'obiettivo di limitare le consegne individuali – la parte più "inefficiente" del viaggio – a percorrenze il più breve possibili. L'uso dei sistemi di trasporto intelligenti contribuisce ad una gestione del traffico in tempo reale, riducendo i tempi di consegna e la congestione dell'ultimo miglio. In questo ambito potrebbero essere utilizzati autocarri urbani a basse emissioni. L'uso di tecnologie che utilizzano elettricità o idrogeno e di tecnologie ibride permetterà di ridurre, oltre a quello atmosferico, anche l'inquinamento acustico, consentendo così di effettuare nelle ore notturne una buona parte del trasporto merci nelle aree urbane e limitare il problema della congestione stradale nelle ore di punta del mattino e del pomeriggio.

Le tecnologie ICT³⁵ possono dare un deciso contributo allo sviluppo della co-modalità grazie al miglioramento delle infrastrutture e alla gestione del traffico e della flotta, facilitando il monitoraggio e la localizzazione delle merci su tutte le reti di trasporto e raccordando con maggiore efficienza amministrazioni e imprese.

Ad esempio, un progetto su cui la Commissione punta molto è il trasporto merci informatizzato (e-Freight³⁶). Esso consiste in un flusso elettronico, non cartaceo, di dati e informazioni che accompagna la circolazione fisica delle merci con l'ausilio delle ICT. Il sistema permetterà di rintracciare e localizzare le merci viaggianti sui vari modi di trasporto e rendere automatico lo scambio dei dati relativi al loro contenuto per le esigenze commerciali o amministrative. Queste funzioni potranno essere realizzate agevolmente e a costi ragionevoli grazie a tecnologie emergenti come l'identificazione automatica a radiofrequenza (RFID) e al sistema di posizionamento satellitare Galileo³⁷. Le merci spedite dovranno essere identificabili e localizzabili indipendentemente dal modo di trasporto utilizzato, e per realizzare tutto questo è indispensabile costruire interfacce standard tra i vari modi di trasporto e assicurarsi della loro interoperabilità modale.

Restano tuttavia ancora vari ostacoli da sormontare nel cammino verso l'utilizzazione più intensa e ininterrotta delle ICT nella logistica dei trasporti, ad esempio l'insufficiente standardizzazione delle informazioni da scambiare e la diseguale dotazione e uso delle ICT da parte degli operatori. Talvolta, anzi, sono le stesse disposizioni di legge che possono ostacolare l'utilizzazione delle ICT. Inoltre, occorre in ogni circostanza tener conto della sicurezza dei dati e della tutela della privacy.

Semplificare la burocrazia

Per motivi amministrativi il settore della logistica deve osservare una serie di prescrizioni normative. La semplificazione e il decentramento dello scambio di informazioni relative alle merci può ridurre in modo sostanziale il costo degli adempimenti imposti dalla regolamentazione, specialmente tramite il ricorso alle ICT. La normativa sullo sdoganamento consente oggi, tra l'altro alle merci non comunitarie, di essere immesse in libera circolazione

³⁵ Information and Communication Technologies.

³⁶ www.efreightproject.eu

³⁷ Galileo è un progetto di sistema globale di navigazione satellitare europeo, composto da 30 satelliti http://ec.europa.eu/enterprise/policies/satnav/documents/index_en.htm

già nel porto, ovvero di essere assegnate ad un regime di transito per poi essere sdoganate in un ufficio doganale nel luogo di destinazione.

La Commissione lavorerà su una proposta di “Spazio europeo del trasporto marittimo senza barriere” nel quale sia l’itinerario seguito dalla nave sia le merci trasportate potranno essere localizzate con sicurezza e affidabilità, in modo da minimizzare la necessità dei controlli in occasione delle operazioni di trasporto tra i vari porti comunitari. Grazie a questo meccanismo il trasporto marittimo a corto raggio potrà trarre pieno beneficio dal mercato interno.

Multi modalità

È un dato di fatto che il trasporto multimodale di merci è ancora relativamente sotto-utilizzato, situazione che può ascrivere a una scarsa conoscenza dei vantaggi delle alternative modali, alla mancata integrazione tra modi di trasporto o ai costi aggiuntivi per i trasbordi. Tutti questi problemi possono essere affrontati mediante un’iniziativa organica finalizzata a condividere e diffondere le migliori pratiche e fornire assistenza concreta tramite reti di istituti di logistica ed estendendo l’ambito di operatività degli Shortsea Promotion Centres alla logistica dei trasporti terrestri.

Corridoi verdi

Il piano d’azione per la logistica³⁸ dei trasporti introduce la nozione di *Corridoi Verdi*, ossia di corridoi per il trasporto merci caratterizzati da un basso impatto sull’ambiente umano e naturale. Componenti essenziali di questi corridoi verdi sono il trasporto su rotaia e il trasporto marittimo e idroviario. Si parla di “corridoi di trasporto” con riferimento alla concentrazione del traffico merci tra grandi hub e su distanze relativamente lunghe. Lungo questi corridoi le imprese del settore saranno incoraggiate a ricorrere alla co-modalità e a tecnologie avanzate per poter gestire volumi di traffico crescenti, promuovendo al contempo la sostenibilità ambientale e l’efficienza energetica.

Nei corridoi di trasporto verdi culminerà un modello di trasporto integrato nel quale il cabotaggio marittimo, la rotaia, le idrovie interne e la strada si integreranno vicendevolmente e offriranno la possibilità di scegliere un trasporto rispettoso dell’ambiente. Questi corridoi saranno attrezzati con infrastrutture di trasbordo adeguate in località strategiche (porti marittimi, porti fluviali, stazioni di raccolta e smistamento, terminali ed installazioni logisticamente importanti). Saranno dotati di punti di rifornimento, all’inizio da biocarburanti e, successivamente, da altre forme di propulsione ecologica. I corridoi verdi potrebbero essere usati per sperimentare unità di trasporto innovative e rispettose dell’ambiente, nonché applicazioni avanzate di ITS³⁹. Varie iniziative puntano alla promozione di questo obiettivo: in particolare la rete ferroviaria a priorità merci⁴⁰, le autostrade del mare e il programma NAIADES⁴¹.

Curiosamente il concetto di corridoio verde non compare nella proposta di regolamento TEN-T della Commissione⁴², ma viene invece richiamato in due emendamenti della relazione Komoutsakus-Ertug⁴³, dove si chiede la loro integrazione nella rete centrale.

³⁸ COM(2007) 607 Piano di azione per la logistica del trasporto merci.

³⁹ Intelligent Transport Systems

⁴⁰ COM(2007) 608 Verso una rete ferroviaria a priorità merci

⁴¹ COM (2006) 6 Promozione del trasporto sulle vie navigabili interne “NAIADES” - Programma di azione europeo integrato per il trasporto sulle vie navigabili interne

⁴² COM(2011) 650

Ricerca e innovazione



Il programma Horizon 2020

Il prossimo programma di ricerca della Commissione Europea, Horizon 2020, sarà più ampio del suo predecessore, il Settimo Programma Quadro (7PQ). Racchiuderà dentro di sé tutte le attività di ricerca e innovazione in Europa, e conterrà nuove misure per spingere l'innovazione nel mercato. Esso presenterà una struttura finanziaria semplificata, in modo da favorire la partecipazione di nuovi attori e di piccole imprese, che si troveranno ad avere a che fare con pochi, semplici e flessibili schemi di finanziamento. Per esempio, ci sarà un solo tasso di finanziamento fino al 100% per le attività di ricerca, fino al 70% per attività di innovazione e un tasso forfettario al 20% per coprire i costi indiretti. La cooperazione con gli altri stakeholder continuerà attraverso le *Joint Technology Initiatives* e i Partenariati Pubblico-Privati. I Partenariati Europei per l'Innovazione stanno portando questo approccio collaborativo ad un livello ulteriore, affrontando i cambiamenti nella società attraverso una intensa cooperazione pan-europea.

Horizon 2020 è stato ideato attorno a tre grandi priorità, ossia rafforzare l'eccellenza scientifica (41% budget), creare una leadership industriale (32%) e affrontare le sfide della società (23%). Tali priorità saranno attuate da un programma specifico composto di tre parti relative alle azioni indirette e una parte concernente le azioni dirette del Centro comune di ricerca (JRC).



La parte I “*Eccellenza Scientifica*” si propone di favorire un flusso di ricerca e di talenti di livello mondiale per garantire la competitività e il benessere a lungo termine dell'Europa, attraverso il sostegno della ricerca in materia di ricerca di frontiera, tecnologie future e emergenti, azioni Marie Curie⁴⁴ e infrastrutture di ricerca europee. Queste attività devono mirare a sviluppare competenze a lungo termine, incentrandosi fortemente sulla scienza, i

⁴³ Relazione sulla proposta di regolamento [...] sugli orientamenti per lo sviluppo della Rete TransEuropea dei Trasporti 18/12/2012

⁴⁴ Le azioni Marie Curie sono borse di ricerca europee destinate ai ricercatori a prescindere da età, genere o nazionalità. Oltre a beneficiare di una generosa sovvenzione, in questo modo i ricercatori hanno la possibilità di maturare esperienza all'estero e nel settore privato e di integrare la loro formazione con altre competenze o discipline utili per la loro carriera.

sistemi e i ricercatori della prossima generazione, e sostenendo i talenti emergenti in tutta l'Unione e nei paesi associati. Le attività dell'Unione per sostenere l'eccellenza scientifica devono contribuire a consolidare lo Spazio Europeo della Ricerca e a rafforzare la competitività e l'attrattività del sistema scientifico dell'Unione a livello mondiale.

La parte II "*Leadership Industriale*" mira a sostenere gli investimenti nella ricerca e l'innovazione di punta a favore di tecnologie abilitanti fondamentali e di altre tecnologie industriali, agevolare l'accesso al capitale di rischio per le imprese e i progetti innovativi, e garantire in tutta l'Unione un sostegno all'innovazione nelle piccole e medie imprese. Per mantenere e rafforzare la leadership industriale dell'Unione occorre incentivare rapidamente gli investimenti del settore privato nella ricerca, lo sviluppo e l'innovazione, promuovere la ricerca e l'innovazione secondo un ordine stabilito dalle imprese e accelerare lo sviluppo di nuove tecnologie che favoriscano la nascita di imprese e la crescita economica.

La parte III "*Sfide per la società*" deve rafforzare l'efficacia della ricerca e dell'innovazione nel far fronte alle sfide fondamentali per la società, sostenendo attività di ricerca e di innovazione eccellenti. Queste attività devono essere attuate seguendo un approccio incentrato sulle sfide da raccogliere che riunisca le risorse e le conoscenze relative a vari settori, tecnologie e discipline. La ricerca nel campo delle scienze sociali e umane costituisce un elemento fondamentale per affrontare tutte queste sfide. Le attività devono coprire tutti i settori di ricerca e innovazione ponendo l'accento sulle attività legate all'innovazione, ossia i progetti pilota, i progetti dimostrativi, i banchi di prova. Le attività devono sostenere direttamente le competenze politiche settoriali corrispondenti a livello dell'Unione.

Il budget totale del programma raggiunge gli 86 mld€. Particolare attenzione sarà prestata all'esigenza di garantire un approccio ampio all'innovazione, che non si limiti allo sviluppo di nuovi prodotti e servizi sulla scorta di scoperte scientifiche e tecnologiche, ma includa anche aspetti quali l'uso di tecnologie esistenti in applicazioni innovative, il miglioramento continuo, l'innovazione non-tecnologica e sociale. Per le sfide della società e le tecnologie abilitanti e industriali, si presterà particolare attenzione alle attività di sostegno vicine agli utilizzatori finali e al mercato, come le attività di dimostrazione, sperimentazione o di verifica teorica (*proof-of-concept*). Ciò comprenderà anche attività a sostegno dell'innovazione sociale e delle strategie sul fronte della domanda⁴⁵, per contribuire ad accelerare l'introduzione e la diffusione di prodotti e servizi innovativi sul mercato. Inoltre, per ciascuna delle sfide e delle tecnologie, sarà lasciato un margine sufficiente agli approcci "bottom-up" e a meccanismi aperti, semplici e rapidi per offrire ai ricercatori, agli imprenditori e alle imprese migliori in Europa la possibilità di proporre soluzioni rivoluzionarie di loro scelta.

Le attività di innovazione comprenderanno l'integrazione di singole tecnologie; dimostrazioni delle capacità di fabbricare e fornire prodotti e servizi innovativi; progetti pilota utilizzatore/cliente volti a dimostrare la fattibilità e il valore aggiunto; progetti di dimostrazione su larga scala per facilitare l'adozione da parte del mercato dei risultati della ricerca. Varie singole tecnologie saranno integrate, sfociando in una convalida tecnologica, in ambiente industriale, per giungere ad un sistema completo e certificato pronto per l'immissione sul mercato. Una forte partecipazione del settore privato a tali attività è un prerequisito e l'attuazione avverrà perlopiù nell'ambito di partenariati pubblico-privati. Le azioni sul fronte della domanda rafforzeranno la spinta tecnologica delle iniziative di ricerca e innovazione. Si tratterà di utilizzare in modo ottimale gli appalti pubblici di prodotti

⁴⁵ Come la prestandardizzazione o gli appalti precommerciali, gli appalti per soluzioni innovative, la normalizzazione e altre misure incentrate sugli utilizzatori.

innovativi, di elaborare adeguate norme tecniche; di suscitare la domanda del settore privato e incoraggiare gli utilizzatori a creare mercati più propizi all'innovazione.

Horizon 2020 e il trasporto

Il budget proposto per la ricerca nel trasporto è di 7.7 mld€, che equivale a circa il 9% di tutto il budget di Horizon 2020⁴⁶. La Commissione ha proposto un approccio che prenda in considerazione ogni modo di trasporto, seppur mantenendo una visione d'insieme del settore; un approccio olistico quindi, che riesca a conciliare la competitività con la sostenibilità e che investa sia in tecnologia che nella relativa ricerca socio-economica.

Si tratta di un piano strutturato attorno a quattro priorità da perseguire per la prossima programmazione. Rendere il trasporto più sostenibile, ottimizzare l'uso dell'energia e ridurre l'impatto ambientale; migliorare l'intermodalità, ottimizzando le connessioni tra i vari modi di trasporto per evitare le strozzature e i buchi nella rete; supportare il livello competitivo dell'industria europea nel mercato mondiale; infine puntare sulla ricerca orientata al mercato, affinché sia in grado di rispondere per tempo ai cambiamenti socio-economici in atto ed alle richieste provenienti dai territori urbani.

Nell'ottica della riduzione del 60% di CO₂ entro il 2050 si collocano gli obiettivi di dimezzamento nell'uso in città di autovetture *a carburanti tradizionali*, e realizzare nei principali centri urbani un sistema logistico a zero emissioni di CO₂ entro il 2030. I combustibili a basse emissioni di carbonio dovrebbero costituire il 40% del totale nel settore dell'aviazione entro il 2050 e per lo stesso anno anche le emissioni di CO₂ dei combustibili utilizzati nel trasporto marittimo dovrebbero essere ridotte del 40%.

Per ridurre il consumo di combustibili fossili è necessario esplorare i possibili usi di energie alternative. Tra di questi figurano l'utilizzazione di combustibili e di elettricità sostenibili, ottenuti da fonti energetiche rinnovabili, per tutti i modi di trasporto e anche nel settore dell'aviazione, la riduzione del consumo di carburante mediante il recupero dell'energia o la diversificazione degli approvvigionamenti e altre soluzioni innovative. Verranno ricercati nuovi approcci globali, che comprendano veicoli, infrastrutture di stoccaggio e di approvvigionamento energetico, incluse le interfacce tra veicoli e rete elettrica e soluzioni innovative per l'uso di carburanti alternativi.

Lo sviluppo di attrezzature, infrastrutture e servizi intelligenti contribuirà ad ottimizzare il funzionamento dei trasporti e a ridurre il consumo di risorse. L'accento verrà posto sull'utilizzazione e sulla gestione efficienti di aeroporti, porti, piattaforme logistiche e infrastrutture per i trasporti di superficie nonché su sistemi di ispezione e di manutenzione autonomi ed efficienti. Una particolare attenzione sarà prestata alla resilienza delle infrastrutture agli effetti del clima, a soluzioni efficienti in termini di costi che tengano conto del ciclo di vita e alla maggiore utilizzazione di nuovi materiali che permettono una manutenzione più efficace ed economica.

Il miglioramento dei trasporti e della mobilità nelle aree urbane comporterà benefici per una sempre maggiore percentuale della popolazione che vive e lavora nelle città o che utilizza i trasporti per servizi e tempo libero. Per ridurre il livello di inquinamento atmosferico e acustico e migliorare l'efficienza dei trasporti occorre sviluppare e sperimentare concetti di mobilità, organizzazione dei trasporti, soluzioni logistiche e di pianificazione nuovi. Trasporti pubblici e non motorizzati, come anche altre soluzioni di trasporto basate su un uso efficiente delle risorse, andrebbero sviluppati come vera alternativa all'impiego degli autoveicoli per uso

⁴⁶ COM(2011) 811 Attuazione del programma quadro di ricerca e innovazione (2014-2020) – Orizzonte 2020

privato, con il supporto di un maggior uso di sistemi di trasporto intelligenti e di sistemi innovativi di gestione della domanda.

Entro il 2030, il 30% del trasporto di merci su strada su oltre 300 chilometri dovrebbe passare al trasporto ferroviario e su vie navigabili⁴⁷. Il trasporto continuo ed efficiente di persone e merci nell'intera Europa, anche mediante l'internalizzazione dei costi esterni, richiede un nuovo sistema europeo di gestione, informazione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali. La ricerca e l'innovazione possono dare un contributo importante al conseguimento di questi ambiziosi obiettivi politici. Innanzitutto ridurre la congestione del traffico, prevedendo un sistema di trasporto intermodale *porta a porta* ed evitando di utilizzare inutilmente i mezzi di trasporto. Ciò significa promuovere una maggiore integrazione tra i modi di trasporto, ottimizzare le catene di trasporto e rendere i servizi di trasporto più integrati. Queste soluzioni innovative faciliteranno l'accessibilità, tra l'altro per le persone anziane e per gli utenti vulnerabili.

Grazie allo sviluppo e all'impiego generalizzato di applicazioni e sistemi di gestione intelligenti sarà possibile migliorare sensibilmente la mobilità di persone e merci; ciò presuppone sistemi di pianificazione, di gestione della domanda, di informazioni e di pagamento interoperabili a livello europeo, e basati su piattaforme aperte. Nel trasporto su gomma e su rotaia, l'ottimizzazione della gestione della rete consentirà un uso più efficiente delle infrastrutture e semplificherà le transazioni transfrontaliere. Saranno sviluppati sistemi globali e cooperativi di gestione e di informazione per il traffico stradale, basati sulla comunicazione tra veicoli e tra veicolo e infrastruttura.

Nuovi concetti di trasporto merci e di logistica consentono di ridurre la pressione sul sistema di trasporto e di migliorare la sicurezza e la capacità di trasporto delle merci, ad esempio mediante la combinazione di veicoli che hanno elevate prestazioni e un impatto ridotto sull'ambiente con sistemi intelligenti, sicuri e basati su infrastrutture (come gli autotreni). Le attività favoriranno inoltre lo sviluppo del progetto *e-Freight* per procedure di trasporto prive di supporti cartacei, in cui i flussi di informazioni, i servizi e i pagamenti elettronici sono collegati al flusso materiale delle merci nei diversi modi di trasporto.

Un strategia per l'innovazione

In termini di capacità innovativa, nei trasporti coesistono sottosettori molto eterogenei, ciascuno esposto a pressioni del mercato, stimoli innovativi ed esigenze degli utenti diversi. In alcuni sottosettori, esiste uno squilibrio tra chi cerca e sviluppa soluzioni e chi tali soluzioni le deve dispiegare e applicare. Altri loro tratti specifici sono i dispositivi istituzionali che elaborano le politiche sui trasporti nei vari Stati membri, differenti tra loro, e le rispettive priorità di ricerca, d'innovazione e di applicazione, anch'esse divergenti. L'Europa insomma non sfrutta appieno i benefici che potrebbe ottenere se coordinasse meglio gli sforzi di ricerca e di innovazione degli Stati membri nel campo del trasporto o all'interno delle varie industrie che ad esso si collegano.

Finora, l'attività di ricerca e di innovazione finanziata dalla UE si è incentrata sulla ricerca in sé e meno sulla dimostrazione, sulla diffusione nel mercato e sull'applicazione su vasta scala di nuove soluzioni, nonostante esistano impegni a ciclo completo come ERTMS⁴⁸, SESAR⁴⁹ o Galileo⁵⁰. Per liberare tutto il proprio potenziale innovativo e affrontare le sfide appena accennate, la Commissione sta elaborando un nuovo approccio, basato su un

⁴⁷ COM(2011) 144 Libro bianco sui trasporti.

⁴⁸ Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario.

⁴⁹ Ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo.

⁵⁰ Il sistema di navigazione satellitare d'avanguardia dell'Europa.

portafoglio diversificato di fonti di finanziamento pubbliche e private, dotato di nuovi strumenti finanziari che potenzino l'effetto moltiplicatore dei bilanci pubblici, e un ulteriore passo in direzione del principio "paga chi usa"⁵¹.

Nel Settembre 2012 la Commissione ha presentato⁵² i risultati di un primo bilancio delle attività di ricerca e dell'innovazione nel settore dei trasporti della UE. In esso si esaminano le carenze nella capacità di innovare del sistema europeo dei trasporti e vengono presentate una prima serie di proposte per farvi fronte. La comunicazione rappresenta il punto di partenza per l'elaborazione di un Piano Strategico Europeo della Tecnologia dei Trasporti (STTP) che sarà il pilastro effettivo del futuro Libro bianco sulla ricerca e l'innovazione. Tra i suoi obiettivi c'è quello di permettere un approccio coerente tra le varie fonti di finanziamento della ricerca e dell'innovazione nel campo dei trasporti per il prossimo periodo di programmazione finanziaria 2014-2020. Il piano dovrà delineare i settori prioritari di maggiore rilevanza per la ricerca e l'innovazione, valutare l'efficienza della catena dell'innovazione e proporre iniziative specifiche per superare gli ostacoli che si frappongono alla sua applicazione.

La Commissione propone di perseverare sui partenariati e di migliorare la governance della catena dell'innovazione. I partenariati tra settore pubblico e privato attualmente esistenti nel campo dei trasporti e le piattaforme tecnologiche europee, hanno già messo a punto utili tabelle di marcia e agende di ricerca strategiche comuni, in particolare su questioni legate alle modalità. Si potrebbero esplorare nuovi meccanismi di coordinamento tra pubblico e privati. Anche la Programmazione congiunta - partenariati tra Stati membri e Commissione o Partenariati europei per l'innovazione - può offrire ulteriori possibilità da esplorare. Saranno garantiti collegamenti con altre strategie di ricerca e innovazione come il piano SET⁵³.

La strategia individua tre aree in cui innovare (Mezzi di trasporto, Infrastrutture e sistemi, Operazioni e servizi di trasporto), dieci settori individuati al loro interno⁵⁴ e il tipo di relazione che esse hanno con gli obiettivi e traguardi del Libro bianco. Tenendo conto del giudizio degli esperti, la Commissione ritiene che questi dieci settori abbiano buone possibilità di contribuire agli obiettivi del Libro bianco per il 2030 (per il 2050 in alcuni settori) e di considerare le specificità dei modi singoli e della multimodalità. Alla fine, avremo una o più tabelle di marcia per ogni settore con l'obiettivo di mettere a fuoco le attività europee di R&S e di finanziare tecnologie disponibili per conseguire efficacemente gli obiettivi programmatici. Si porrà l'accento sui settori in cui si riscontrano carenze del mercato o in cui sforzi congiunti o coordinati possano accelerare l'adozione di nuove tecnologie.

Il piano sosterrà l'attuazione dei rispettivi programmi di finanziamento proposti dalla Commissione per il prossimo quadro finanziario pluriennale. Ciò comprende quindi, oltre ad Horizon 2020, il Meccanismo per Collegare l'Europa (CEF)⁵⁵, il FESR e il Fondo di Coesione nonché il Programma per la competitività delle imprese e le PMI (COSME)⁵⁶. L'analisi

⁵¹ Principio introdotto dalla Direttiva 2004/35/EC sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale.

⁵² COM(2012) 501 Ricerca e innovazione per la mobilità futura dell'Europa - Sviluppare una strategia europea nel campo della tecnologia dei trasporti

⁵³ COM(2007) 723 Un piano strategico europeo per le tecnologie energetiche.

⁵⁴ Trasporti urbani e logistica a basso tasso di emissioni, Carburanti a basso tenore di carbonio nei trasporti aerei e marittimi, Trasporto di merci trasferimento a modalità diversa dal trasporto su strada, Rete ferroviaria ad alta velocità in tutta l'UE, Rete centrale TEN-T multimodale, Rete globale a lungo termine, Sistemi di gestione del traffico in tutte le modalità, Informazione nel trasporto multimodale, Mortalità nel trasporto stradale tendente allo zero, Verso il principio "paga l'utente" e "paga chi inquina".

⁵⁵ COM(2011) 665 Proposta di regolamento che istituisce il Meccanismo per Collegare l'Europa.

⁵⁶ COM(2011) 834 Proposta di regolamento per il programma per la competitività delle imprese e le piccole e le medie imprese (2014 – 2020).

effettuata dalla Commissione Europea⁵⁷ indica che sebbene i costi d'investimento siano elevati, l'introduzione sul mercato di nuove soluzioni viene ostacolata soprattutto da una mancanza di incentivi economici per modifiche *a livello di sistema*, sia per utenti che per fornitori. La diffusione tuttavia di soluzioni di trasporto nuove, verdi, intelligenti, sicure ed efficienti rappresenta un'opportunità enorme per conseguire gli obiettivi che ci siamo posti in materia di ambiente e di clima e per incrementare la competitività europea.

⁵⁷ Mapping innovation in the European transport sector, Joint Research Centre Institute for Prospective Technological Studies, EUR 24771 EN, 2011.

Le Partnership Europee dell'Innovazione



Le città producono circa l'80% del PIL dell'UE grazie alla concentrazione di attività commerciali, industriali e professionali. Le città sono una forza trainante per la crescita economica dell'Europa. La percentuale di europei che vivono nelle aree urbane è del 68%, si stima che entro il 2050 la percentuale salirà all'85%. La popolazione europea consuma oggi circa il 70 % di energia arrivando a produrre il 75% di emissioni di gas serra. I trasporti urbani sono responsabili di un quarto di tutte le emissioni prodotte dal trasporto su strada. A livello internazionale, nel 2030 la popolazione mondiale nelle città passerà dagli attuali 3.3 mld€ a 5 mld€, accentuando l'esigenza di lavorare per la costruzione di Smart Cities e di Smart Communities.

I Partenariati Europei dell'Innovazione (EIP) sono un nuovo approccio alla ricerca e innovazione da parte dell'Europa. Sono stati ideati con l'obiettivo di mobilitare tutti gli attori coinvolti nel ciclo d'innovazione al fine di:

- Accelerare la ricerca e gli sforzi di sviluppo
- Coordinare gli investimenti in progetti pilota
- Fornire una corsia preferenziale per eventuali misure legislative
- Mobilitare la domanda attraverso una migliore coordinazione degli attori pubblici, per una rapida e sostanziosa immissione sul mercato

Piuttosto che eseguire queste fasi in maniera slegata tra di loro, l'idea della EIP è di svolgerle in parallelo ed in contemporanea per accelerare i tempi e sollecitare soluzioni innovative in risposta alle principali sfide della società, in materia di energia/trasporti, salute e invecchiamento attivo della popolazione, gestione efficiente delle risorse naturali. Le EIP sono lanciate soltanto in aree specifiche, e consistono in attività dove l'intervento pubblico è giustificato e, in combinato con il supporto europeo nelle misure sulla ricerca e la domanda di mercato, è in grado di accorciare i tempi e raggiungere gli obiettivi più velocemente.

La Commissione ha previsto la creazione di cinque EIP, nell'ambito dell'Iniziativa Faro *Innovation Union*⁵⁸: *Healthy Ageing*⁵⁹ che è stata la prima ad essere lanciata ed è operativa; *Sustainable Agriculture*⁶⁰ e *Smart Cities*, sono le prossime due iniziative attualmente in rampa di lancio; *Raw Materials*⁶¹ e *Water* invece sono ancora in fase di organizzazione.

⁵⁸ http://ec.europa.eu/research/innovation-union/index_en.cfm?pg=eip

⁵⁹ COM(2012) 83 Portare avanti il piano strategico di attuazione del partenariato europeo per l'innovazione nell'ambito dell'invecchiamento attivo e in buona salute

⁶⁰ COM(2012) 79 partenariato europeo per l'innovazione "produttività e sostenibilità dell'agricoltura"

⁶¹ COM(2012) 82 partenariato europeo per l'innovazione concernente le materie prime

Il partenariato Smart Cities⁶²



Smart Cities
and Communities

Il 10 Luglio 2012 la Commissione Europea ha lanciato la *Smart Cities and Communities European Innovation Partnership*⁶³. Le industrie dell'energia, dei trasporti e dell'ICT sono invitate a collaborare con le città per coniugare le proprie tecnologie ai bisogni delle aree urbane, contribuendo a diminuire le emissioni di gas serra e di altre sostanze inquinanti. Il processo consentirà a tecnologie innovative, integrate ed efficienti di entrare sul mercato con più facilità, ponendo le città al centro dell'innovazione. Attraverso le *Smart Cities*, alle città sarà offerta l'opportunità di mettere in evidenza ai potenziali consorzi i propri progetti, le aree chiave di interesse e le ambizioni di lungo termine.

L'obiettivo finale è quello di rendere operative su scala industriale venti tra le soluzioni più innovative che permettano alle città pioniere di avere prestazioni migliori in termini di efficienza energetica e riduzione dell'inquinamento. Un ulteriore obiettivo è quello di identificare modelli di business di successo che possano essere adattati alla varie realtà, in grado di stimolare l'innovazione, creare nuovi posti di lavoro e mobilitare l'imprenditorialità.

Saranno create delle partnership forti con i leader locali e le autorità comunali per ottenere il sostegno vitale e la giusta visibilità per coinvolgere e responsabilizzare i cittadini e gli stakeholder locali. I progetti dovranno inoltre offrire soluzioni adeguate alla grande varietà geografica, spaziale e demografica delle città europee; dovranno prevedere una fase di progettazione nella quale selezionare i diversi elementi; una fase integrativa in cui combinare gli elementi selezionati; una fase di revisione per valutarne le performance e la trasferibilità. I progetti saranno finanziati attraverso differenti tipologie di risorse: finanziamenti dell'UE, finanziamenti nazionali e regionali, investimenti privati. L'UE finanzia un numero limitato di progetti che avranno un grande impatto.

La Commissione europea incoraggia la cooperazione internazionale nel settore, specie se realizzata con paesi che stanno sviluppando soluzioni innovative, efficaci, socialmente inclusive per migliorare la qualità della vita nelle città (es. Cina, partner che condivide con l'Europa i problemi di sovraffollamento delle città). Inoltre sono previste integrazione e relazioni con altre iniziative UE, in particolare:

- Patto dei Sindaci
- Concerto e CIVITAS
- JPI Urban Europe
- Premio Green Capital⁶⁴
- PPP Energy efficient Buildings⁶⁵
- Iniziativa europea "Green Cars"⁶⁶

⁶² <http://ec.europa.eu/eip/smartcities/>

⁶³ COM(2012) 4701 European Innovation Partnership su Smart Cities

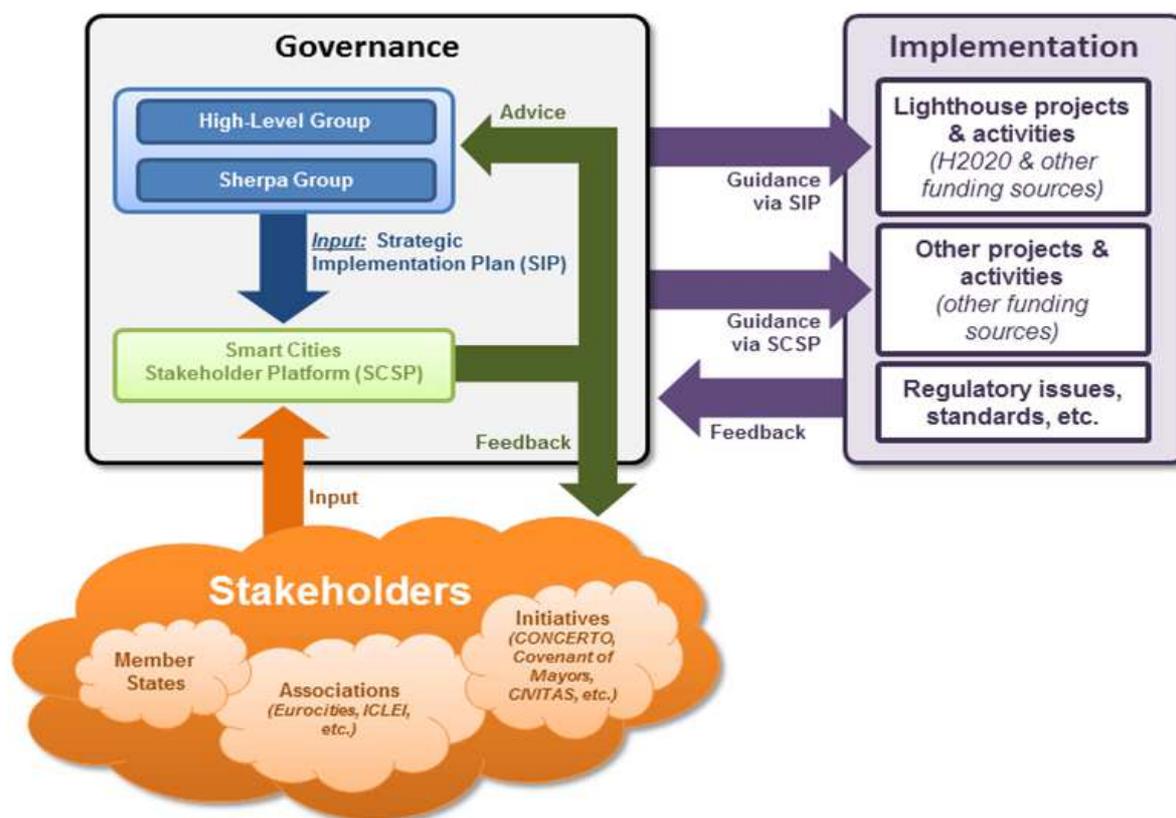
⁶⁴ <http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital>

⁶⁵ http://ec.europa.eu/research/industrial_technologies/energy-efficient-buildings_en.html

⁶⁶ Si tratta di uno dei tre Partenariati Pubblico-Privati (PPP) del Piano Europeo di Ripresa Economica COM(2008) 800. L'obiettivo è mobilitare risorse nella ricerca e sviluppo di tecnologie e infrastrutture per fonti energetiche non inquinanti e rinnovabili. L'iniziativa ha messo a disposizione circa 1 miliardo di € tra fondi comunitari, nazionali, privati e della Banca Europea degli Investimenti.

- Alleanza europea sulla ricerca nel settore energetico (SET Plan)⁶⁷
- Comunità della conoscenza e innovazione (KIC)⁶⁸
- EIP sull'Acqua (specie per la gestione dell'acqua in aree urbane)

Come funziona la partnership



La EIP comprende due organi di governo, che insieme hanno il compito di assistere la Commissione Europea nella gestione della partnership. Questi organi producono raccomandazioni e osservazioni relative alle questioni tecniche, finanziarie e di policy che riguardano l'adozione delle tecnologie da parte delle città. La EIP è situata all'interno del SET Plan⁶⁹ e coinvolge le DG Energia, Trasporti e Connect.

High Level Group

Questo organismo raggruppa i più alti rappresentanti del mondo industriale, della ricerca e delle amministrazioni delle città. Affiancato da un organismo consultivo tecnico (lo Sherpa Group), è responsabile della redazione del Piano Strategico di Implementazione (SIP), che aiuta a definire come mettere in pratica i concetti delle Smart Cities. Questo piano è formato sulla base degli input provenienti dalla piattaforma, che saranno utilizzati per produrre delle raccomandazioni di policy e position paper. Esso studia anche le misure che potrebbero supportare le Smart Cities all'interno del programma di ricerca Horizon 2020. Si tratta quindi

⁶⁷ http://ec.europa.eu/energy/technology/set_plan/set_plan_en.htm

⁶⁸ <http://eit.europa.eu/kics/>

⁶⁹ COM(2007) 723 Un piano strategico europeo per le tecnologie energetiche (piano SET) - Verso un futuro a bassa emissione di carbonio

di un passaggio fondamentale, in quanto la Commissione Europea organizzerà tutte le future azioni e politiche sulla base di questo piano strategico. La Commissione inoltre lancerà a breve una call for tenders per la creazione di una Task Force per animare il lavoro interno ai gruppi e supportare il lavoro di comunicazione.

La Stakeholder Platform

La Smart Cities Stakeholder Platform è una piattaforma collaborativa che raccoglie ed analizza i contributi provenienti dall'esterno. È un network aperto a tutti, che permette agli stakeholder nazionali e locali di condividere le proprie esperienze e idee riguardanti le Smart Cities, e di discuterle insieme. Non ci sono limitazioni ai contributi, che possono essere buone pratiche amministrative, progetti tecnici, proposte di standard o iniziative di comunicazione sul tema. È sufficiente iscriversi alla piattaforma on-line per partecipare al dibattito e produrre input che saranno fondamentali nella redazione del SIP. Questo è il luogo in cui è possibile influenzare il futuro sviluppo della Partnership.

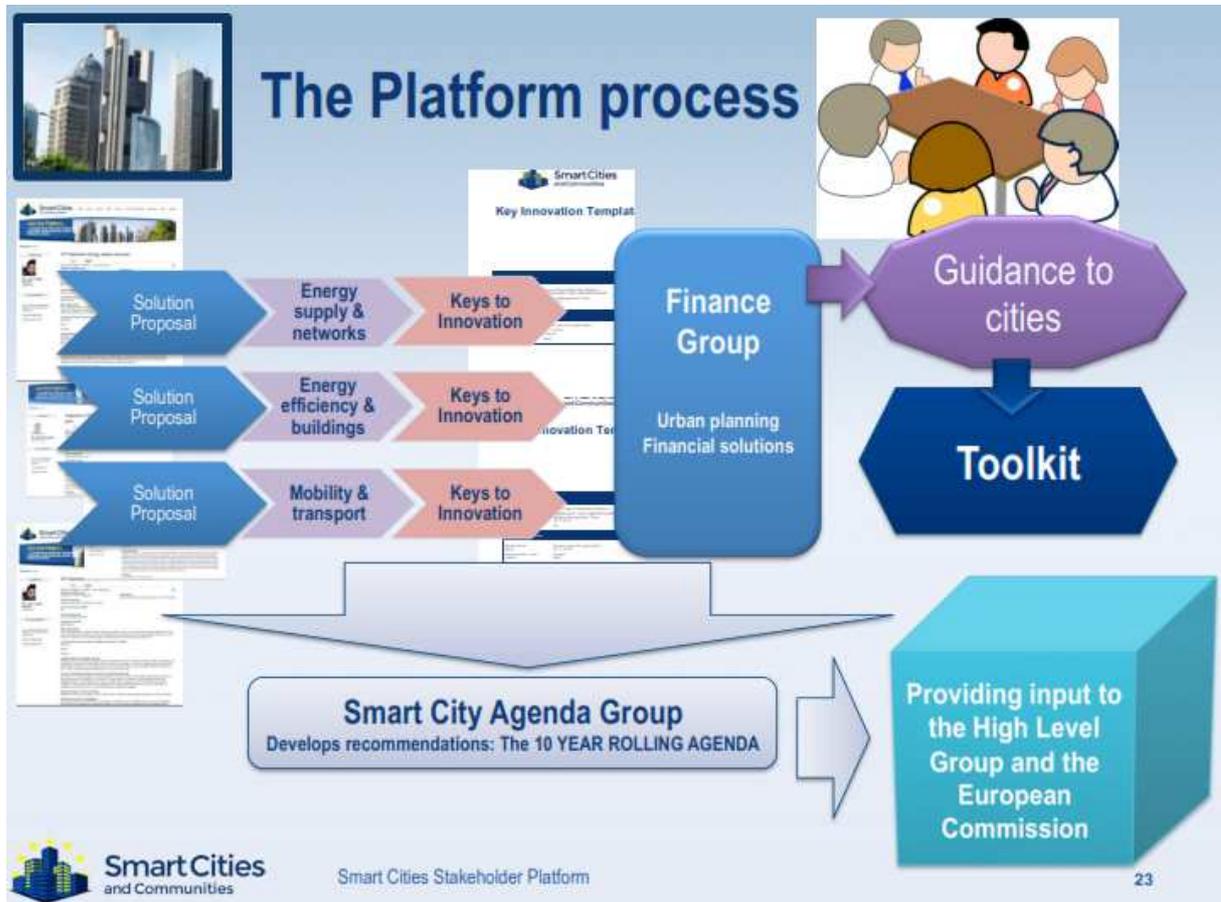
La piattaforma è suddivisa in sei gruppi di lavoro di massimo cinquanta membri: quattro su temi tecnici (efficienza energetica, reti, mobilità e trasporti, ICT), la cui funzione è di individuare le nuove tecnologie pronte per un utilizzo su larga scala, ed organizzarle in innovazioni chiave (Key Innovations - KI).

Gli altri due gruppi coprono due tematiche orizzontali: Finance che individua gli strumenti di finanziamento più adatti ad ogni tecnologia; infine Smart Cities Roadmap che, sulla base degli output degli altri gruppi, produce raccomandazioni per la Commissione Europea, indicando quali sono gli ostacoli (finanziari, amministrativi, tecnici) che impediscono una rapida adozione delle soluzioni innovative, e sviluppa una roadmap di dieci anni attorno alle KI.



Ogni stakeholder avanza delle *Solution Proposal*, cioè dei modi innovativi in cui le città possono diventare smart utilizzando nuove tecnologie, oppure combinando quelle già esistenti; i gruppi di lavoro selezionano le 10-12 soluzioni più promettenti utilizzando criteri

come: usabilità, affidabilità, fattibilità e impatto previsto, e le organizzano in macro-obiettivi chiamati *Key Innovations*. Il gruppo Finance analizza ogni KI e aggiunge informazioni riguardo al finanziamento, applicazione nel contesto urbano, requisiti di governance e regolamentazione, potenziale di integrazione con altre tecnologie. A seguito della Conferenza Generale del Giugno 2013, la piattaforma ha individuato 13 *Key Innovations*⁷⁰, attorno alle quali sarà creata la **10 Years Rolling Agenda**, che contiene indicazioni per la Commissione su come superare le barriere economiche all'applicazione di queste soluzioni.



Attuali possibilità di coinvolgimento

Non è più possibile candidarsi per nei working group, ma c'è la possibilità di iscriversi alla piattaforma per dialogare con gli altri membri, vedere i progetti proposti dagli altri e sottoporre nuovi spunti di discussioni sia tecnici che sulle policy. Ogni gruppo di lavoro ha una sezione in cui si può inserire un progetto e discutere e commentare le proposte.

Quindi eventuali città, soggetti di ricerca o altri attori regionali interessati a seguire più da vicino le attività della piattaforma, possono aprire un profilo sulla piattaforma⁷¹ e partecipare attivamente alle discussioni.

Ultimi aggiornamenti

⁷⁰ <http://eu-smartcities.eu/publications>

⁷¹ http://eu-smartcities.eu/benefits_of_joining

Il 15 Maggio 2013 si è tenuto il primo incontro del HLG, che ha fornito alcune indicazioni su come procederà la partnership. È emerso che le attività iniziali saranno concentrate nelle aree di intersezione tra **energia, trasporti e ICT**. Ad Ottobre 2013 è previsto un secondo incontro dello HLG, mentre in questi mesi si terranno gli incontri degli Sherpa Group. L'avvio delle attività è previsto per gli inizi del 2014.

Lo HLG ha individuato quali sono i problemi principali all'adozione di nuove tecnologie nelle città (mercati imperfetti, mancanza di capacità amministrativa, mancanza di strumenti finanziari); su questi punti lavoreranno per produrre delle raccomandazioni per la Commissione. Sono state proposte la creazione di *Smart Cities Boards*, ossia dei luoghi di confronto tra l'industria e le città per favorire sinergie e cooperazione. È stata lanciata l'idea di creare delle *Innovation Zones* per sperimentare le nuove soluzioni tecnologiche, e di creare delle *Open Platform* per permettere l'accesso ai big data da parte di soggetti terzi.

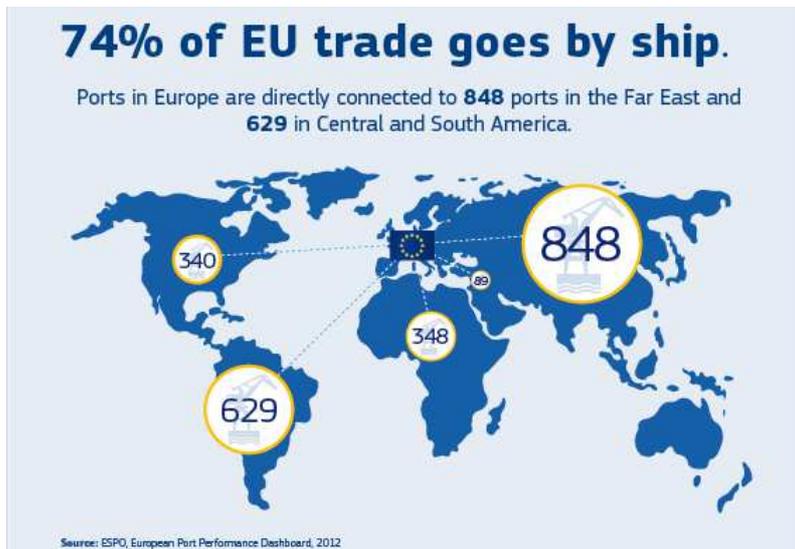
Contatto ec-smartcities@ec.europa.eu

I principali punti di discussione in relazione alla volontà della Commissione Europea di coinvolgere maggiormente le Regioni sono al momento:

- In che modo le tecnologie smart cities affrontano i problemi pratici evidenziati dalle città? E qual è l'ordine di priorità tra questi?
- Cosa possono fare le Regioni in questo scenario?
- Condivisione di esperienze delle città.

La politica portuale

I porti sono fondamentali per le attività europee di trasporto e per la competitività dell'Europa e dispongono di un potenziale enorme per la creazione di posti di lavoro e investimenti. Costituiscono punti di accesso al continente europeo per il 74% delle merci provenienti da paesi terzi che transitano da essi.



I porti sono importanti anche per gli scambi all'interno dell'UE: dai essi transitano ogni anno il 37% del traffico merci intra-UE e 385 milioni di passeggeri. Oltre 1 200 porti marittimi commerciali operano lungo i circa 70 000 km di coste dell'Unione europea. L'Europa è una delle regioni del mondo con la più alta densità di porti. Nel 2011 circa 3,7 mld€ di tonnellate di merci (oltre 60 000 scali di navi mercantili) sono transitati dai porti europei. Le merci pesanti rappresentavano il 70% del totale, i container il 18%, il traffico ro-ro il 7%, mentre la parte restante era costituita da merci generiche⁷².



⁷² MEMO/13/448

L'industria portuale dell'UE ha un impatto economico rilevante in termini di occupazione e di attività nell'industria portuale stessa (impatti diretti), a valle della catena logistica (impatti indiretti) e nell'intera economia dell'UE (indotto). Sono molte le attività industriali che si svolgono nei porti, in particolare nel settore petrolchimico, dell'acciaio, automobilistico, della produzione e della distribuzione di energia. I porti sono inoltre al centro dell'attività economica di poli marittimi più ampi, tra cui cantieri navali, produttori di impianti marittimi, gru e attrezzature di terminale, imprese di salvataggio e recupero, società offshore, imprese di costruzione, imprese di dragaggio, basi navali, ecc.

In alcuni casi, ad esempio nei Paesi Bassi, il contributo totale delle attività portuali al PIL può raggiungere il 3% dell'attività economica complessiva.

Le attività portuali contribuiscono direttamente all'occupazione, agli investimenti interni e alla crescita del PIL. Nei 22 Stati marittimi dell'UE, 2 200 operatori portuali danno lavoro attualmente a circa 110 000 lavoratori portuali. Sono ancora più numerosi i lavoratori impiegati nell'industria portuale che garantiscono la manutenzione e il funzionamento delle infrastrutture marittime, delle operazioni e dei servizi navali, del trasporto terrestre, delle attività logistiche, dei servizi di trasporto merci (es. spedizione di merci e intermediazione doganale), ecc. I porti generano 1,5 milioni di posti di lavoro diretti⁷³. Se si calcola anche l'indotto, da essi dipendono fino a 3 milioni di posti di lavoro nei 22 Stati membri marittimi.

I costi e la qualità dei servizi portuali sono un fattore importante per le imprese europee. I costi portuali possono rappresentare una componente significativa dei costi complessivi della catena logistica. La movimentazione delle merci, i diritti portuali e i servizi nautici portuali possono rappresentare tra il 40% e il 60% dei costi totali della logistica porta a porta per le imprese che utilizzano il trasporto marittimo a breve raggio per trasportare merci.

I porti europei si trovano però ad affrontare tre sfide principali. Entro il 2030 si prevede un aumento del 50% della merce gestita nei porti dell'UE. Tale aumento rappresenta un'opportunità di crescita economica e di creazione di posti di lavoro: la Commissione ritiene che entro il 2030 si potrebbero creare tra i 110 000 e i 165 000 nuovi posti di lavoro. È necessario però che i porti europei si adeguino al fine di gestire l'aumento del traffico.



⁷³ <http://pprism.espo.be/>

La natura degli scambi commerciali è in evoluzione. Ad esempio, la nuova generazione di navi portacontainer può trasportare fino a 18.000 container. Se caricati su camion, formerebbero una colonna ininterrotta che parte da Rotterdam e arriva a Parigi.

Fra i porti europei esistono significative disparità di prestazioni. Attualmente tre dei porti europei con le migliori prestazioni, ovvero Anversa, Amburgo e Rotterdam, gestiscono un quinto di tutte le merci che arrivano in Europa via mare. La diversità di prestazioni produce gravi inefficienze: rotte più lunghe, significative deviazioni del traffico, viaggi terrestri e marittimi più lunghi e infine maggiori emissioni prodotte dai trasporti, maggiore congestione a scapito dei cittadini dell'UE e dell'economia. In assenza di interventi, la situazione è destinata a peggiorare in seguito all'aumento del traffico.



La Commissione ha individuato 319 porti marittimi europei principali, che sono fondamentali per un funzionamento efficace del mercato interno e dell'economia europea⁷⁴ (cfr. orientamenti TEN-T), 83 dei quali sono riconosciuti come porti della rete centrale⁷⁵. Il riesame dei porti operato dalla Commissione si concentra su queste 319 strutture, in quanto basi per un ottimo funzionamento della rete portuale europea che gestiscono il 96% delle merci e il 93% dei passeggeri che transitano attraverso i porti dell'UE.

Le principali sfide che i porti devono affrontare

Previsioni di crescita elevata

Pur disponendo solo di modeste ipotesi di crescita economica, il volume delle merci che transitano dai porti dovrebbe aumentare del 50% entro il 2030 e anche di più a seguito del rapido aumento del traffico di container. Per far fronte alla crescita prevista, è necessario adottare oggi alcune decisioni che avranno effetto tra 5-15 anni. In primo luogo è necessario attuare il corretto quadro normativo per attirare gli investitori e quindi disporre del tempo

⁷⁴ Cfr. orientamenti TEN-T: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t_en.htm

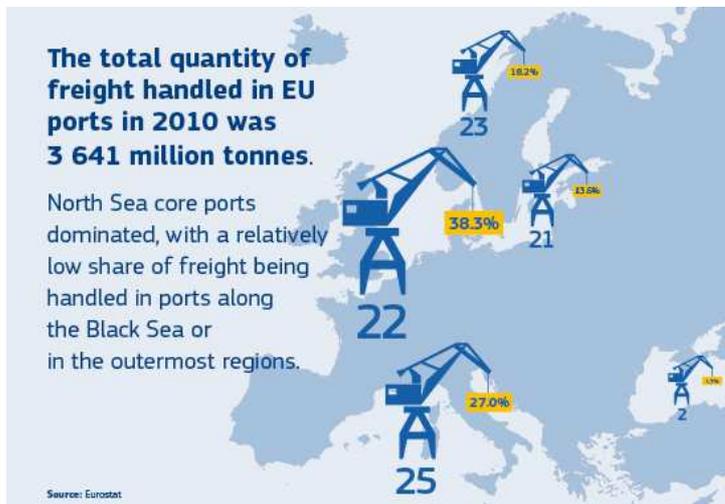
⁷⁵ La rete TEN-T si articola su due livelli: 1) la rete globale garantirà la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni e dovrebbe essere completata entro il 2030, mentre 2) la rete centrale sarà inserita nella rete globale e darà priorità ai nodi più importanti della TEN-T e dovrebbe essere completata entro il 2050. I dettagliati criteri TEN-T di selezione dei porti sono disponibili nella proposta TEN-T (COM (2011) 650 definitivo/2). Il numero definitivo di porti TEN-T dipenderà dall'esito finale dell'attuale procedura legislativa ordinaria.

necessario a realizzare le opere di progettazione e costruzione. La realizzazione di grandi progetti infrastrutturali dura in genere 15 anni. Se l'UE non agisce oggi, la crescita economica sarà minacciata dal rischio di congestioni e da altissimi costi esterni, in particolare nelle città e nelle regioni portuali e nei loro collegamenti con il vasto entroterra.

Una differenza strutturale di prestazioni in Europa

In Europa l'efficienza dei porti varia notevolmente: non tutti i porti dell'UE registrano risultati dello stesso livello e negli ultimi anni si è registrato un crescente divario tra porti capaci di adeguarsi ai nuovi requisiti logistici ed economici e i porti che non l'hanno fatto. Molti porti europei registrano risultati decisamente positivi e offrono servizi di alto livello. Eppure la forza di una catena corrisponde solo a quella del suo anello più debole: se alcuni porti non funzionano bene o sperimentano un declino strutturale, ciò incide negativamente sul funzionamento dell'intera rete di trasporto e sull'economia dell'Europa.

La differenza di prestazioni genera significative deviazioni del traffico, rotte terrestri e marittime più lunghe e infine maggiori emissioni prodotte dai trasporti e maggiore congestione a scapito dei cittadini e dell'economia dell'UE.



Ha un impatto negativo sulle opportunità commerciali dei porti efficienti che non possono sviluppare collegamenti marittimi a corto raggio (o alimentare il traffico) verso le regioni dotate di porti poco efficienti. Mina inoltre gli sforzi dell'UE e dei suoi Stati membri tesi a sviluppare il trasporto marittimo a corto raggio quale valida alternativa al trasporto su strada nelle aree congestionate. In generale compromette l'efficienza e la sostenibilità della rete transeuropea dei trasporti e la competitività dell'economia europea nel suo insieme.

I porti devono adeguarsi alle mutevoli esigenze del settore. Dimensioni e complessità delle flotte sono in aumento: compaiono navi portacontainer di grandi dimensioni, ma anche nuovi tipi di traghetti roll-on/roll-off e di navi gasiere; navi più grandi necessitano di una maggiore capacità massima quando consegnano una quantità maggiore di merci o imbarcano più passeggeri⁷⁶. L'adozione di navi più grandi per il trasporto marittimo a corto raggio e di servizi a breve o medio raggio (feeder services) produrrà nuove esigenze in termini di efficienza energetica, combustibili alternativi e prestazioni ambientali (GNL, "cold

⁷⁶ Ad esempio la "Marco Polo", di proprietà di CMA, operativa dal novembre 2012, ha una capacità di 16 000 container e una lunghezza di 396 m. Per il 2015 Maersk ha ordinato 20 navi con una capacità di 18 000 container. Ciò equivale a un ipotetico treno carico lungo 280 km (la distanza tra Rotterdam e Düsseldorf).

ironing"⁷⁷). Le tendenze recenti nel campo della logistica e dei sistemi di distribuzione attirano un numero maggiore di servizi a valore aggiunto nelle aree portuali (elemento importante per le norme di concorrenza all'interno di un porto e per i sistemi di tariffazione). Le importazioni di energia stanno mutando e si registra un passaggio dal petrolio e dai prodotti raffinati al gas; occorrono importanti impianti di gassificazione nei porti; trasporto e stoccaggio di potenziali volumi di biomassa secca e di CO₂; fornitura di elettricità tramite reti terrestri.

EU Ports Package 2013

È necessario aiutare i porti ad ammodernare i servizi forniti, collegare meglio i porti e garantire che siano tutti in grado di offrire il miglior servizio possibile. Ciò significa che i porti in ritardo di sviluppo devono essere messi in condizione di raggiungere il livello degli altri. Per farlo sarà necessario cambiare mentalità e imparare dai porti più efficienti. La Commissione ha stimato che questa iniziativa può consentire all'economia dell'UE un risparmio fino a 10 mld€ di EUR entro il 2030 e diridurre i costi portuali di quasi il 7%.

1. Porti più efficienti

La Commissione propone procedure nuove, trasparenti e aperte per selezionare i fornitori di servizi portuali. Saranno previste norme per prevenire eventuali abusi sui prezzi da parte degli operatori con diritti esclusivi. Garantendo un ambiente aperto e concorrenziale in materia di servizi portuali e introducendo una maggiore pressione concorrenziale nei porti che ancora non la prevedono, gli operatori saranno indotti a fornire servizi migliori e più affidabili. Questa è una delle priorità anche dell'Atto per il Mercato Unico II⁷⁸. La proposta relativa ai porti applica il principio generale della libera fornitura di servizi, senza alcuna discriminazione, e allineerà il settore portuale agli altri modi di trasporto e al funzionamento del mercato interno.

Per garantire una maggiore attenzione al cliente, la proposta introduce un comitato consultivo degli utenti portuali. I dettagli saranno stabiliti in base alle circostanze locali, affinché le comunità portuali locali possano beneficiare di un migliore coordinamento e di un ambiente commerciale più sano. L'intera comunità portuale sarà però più orientata ai clienti e disporrà di tutti gli strumenti per fornire servizi migliori alle navi che fanno scalo nel porto e agli utenti dell'entroterra. La proposta non prevede norme particolari per la movimentazione delle merci e i servizi passeggeri, le cui pertinenti procedure sono stabilite da una direttiva sull'aggiudicazione delle concessioni (cfr. azione 3). Tuttavia, i fornitori di tali servizi beneficeranno anche di un contesto commerciale più trasparente, con la possibilità di partecipare attivamente al migliore funzionamento del porto.

2. Migliori collegamenti con l'entroterra

⁷⁷ [Cold ironing o utilizzo di energia elettrica terrestre: operazione in cui le navi si collegano per condividere la fornitura di energia, anziché dover utilizzare i propri generatori a bordo.](#)

⁷⁸ COM(2012) 573 L'Atto per il mercato unico II Insieme per una nuova crescita. L'Atto per il mercato unico [COM(2011) 206] presentato dalla Commissione nell'aprile 2011 identificava dodici leve per stimolare la crescita e rafforzare la fiducia. Nell'ottobre 2012 la Commissione ha proposto un'altra serie di azioni (Atto per il mercato unico II) per sviluppare ulteriormente il mercato unico e attingere al potenziale non ancora sfruttato per favorire la crescita.

Per essere in grado di svilupparsi e rispondere ai cambiamenti, i porti europei devono essere collegati meglio all'intera rete di trasporto. I nuovi orientamenti TEN-T individuano una rete di 319 porti che risultano essenziali per il funzionamento del mercato interno e dell'economia europea (83 porti nella rete centrale TEN-T e 239 nella rete globale). L'insieme di questi 319 porti TEN-T è fondamentale per ottimizzare ulteriormente il sistema dei trasporti europeo, avvalendosi di moderne operazioni logistiche. Analogamente ai nodi intermodali posti alle estremità delle autostrade del mare, essi sono essenziali anche per sviluppare il trasporto marittimo a corto raggio come alternativa al trasporto su strada in alcune regioni, in particolare nel Mediterraneo. La Commissione ritiene che l'iniziativa possa generare un incremento tra il 4% e l'8% del trasporto marittimo a corto raggio e creare un numero considerevole di nuovi posti di lavoro. Tali porti TEN-T genereranno valore aggiunto a livello dell'UE e saranno integrati da porti regionali e locali.

3. Miglioramento del quadro normativo in materia di investimenti

La proposta estende la libertà dei porti di riscuotere diritti e rafforza la necessità di trasparenza del finanziamento pubblico. La proposta darà maggiore autonomia alle autorità portuali, in particolare per quanto riguarda la definizione delle tariffe e l'assegnazione delle risorse. Fornendo alle autorità portuali maggiore autonomia per stabilire e riscuotere i diritti per l'utilizzo delle infrastrutture, esse avranno maggiori possibilità di garantire il buon funzionamento di un determinato porto. Inoltre, le proposte prevedono una maggiore flessibilità per tenere conto delle prestazioni ambientali dei porti. Nei prossimi anni, le prestazioni ambientali dei porti saranno migliorate grazie alla promozione dell'utilizzo di tecnologie pulite per le navi e le infrastrutture portuali. Le autorità portuali devono essere preparate ad affrontare queste nuove sfide.

La maggiore autonomia di gestione dei porti sarà compensata dal controllo da parte di un'autorità indipendente che vigilia sulla concorrenza leale e sul coordinamento degli sviluppi portuali a livello nazionale ed europeo. La proposta rafforza la necessità di trasparenza nell'utilizzo di fondi pubblici. Ciò renderà più chiara la destinazione del denaro pubblico e contribuirà a evitare distorsioni della concorrenza. Le norme più specifiche in materia di trasparenza consentiranno un esame più attento di alcune pratiche attualmente esistenti. Ciò incoraggerà gli investitori privati che necessitano di certezza giuridica e di stabilità a lungo termine. In tempi in cui le risorse pubbliche sono diventate sempre più scarse, occorre assicurarsi ulteriori investimenti privati.

4. Dialogo sociale: garantire buone condizioni di lavoro

La Commissione ha istituito un comitato di dialogo sociale⁷⁹ per consentire a dipendenti e datori di lavoro di discutere e concordare le questioni relative al lavoro. Il nuovo comitato raggruppa l'Organizzazione europea dei porti marittimi, la Federazione europea degli operatori portuali privati (European Federation of Private Port Terminal Operators), la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti e l'International Dockers Coordination Europe, che rappresenta i lavoratori portuali nei porti europei. La Commissione offrirà un sostegno tecnico e amministrativo al lavoro del comitato e ne valuterà i progressi nel 2016. Il comitato inizierà il proprio lavoro e si concentrerà sulle questioni relative alla salute, alla sicurezza, alla formazione e all'istruzione. In un secondo tempo gli accordi conclusi saranno trasformati in atti legislativi.

⁷⁹ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-562_it.htm

Senza una forza lavoro adeguatamente formata e qualificata, i porti non possono funzionare. La Commissione ritiene che il previsto incremento dell'attività portuale possa creare circa 70 000 nuovi posti di lavoro entro il 2030⁸⁰. Servizi portuali moderni e un ambiente stabile devono comportare anche un'organizzazione del lavoro e misure sociali moderne.

Il piano d'azione della Commissione

Il 23 maggio 2013 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta legislativa volta a modernizzare i servizi portuali e ad attrarre investimenti nei porti dell'UE⁸¹. Nella difficile congiuntura economica attuale, il settore portuale e della logistica marittima prosegue sulla via della ripresa, facilitando gli scambi e le esportazioni dell'UE e contribuendo alla competitività delle imprese europee.

La nuova proposta legislativa sui porti è parte integrante di un piano d'azione più ampio proposto dalla Commissione. Dopo un lungo processo di consultazione, la Commissione ha sviluppato un'iniziativa che comprende una proposta legislativa con misure mirate che deve essere adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio e otto azioni supplementari che la Commissione dovrebbe intraprendere nei prossimi anni per affrontare le importanti sfide che i porti si trovano oggi ad affrontare:

1) Azione 1

Utilizzare le future strutture di corridoio dei nuovi orientamenti per lo sviluppo della rete TEN-T, al fine di individuare gli investimenti prioritari a titolo del meccanismo per collegare l'Europa per collegare i porti alla ferrovia, alle vie navigabili e alle strade e per incentivare i porti a fornire informazioni sui flussi di traffico che consentano una migliore organizzazione delle logistica intermodale.

2) Azione 2

Collaborando con gli Stati membri, la Commissione rafforzerà l'allineamento dei progetti in materia di trasporti finanziati dai Fondi strutturali e di coesione nell'ambito della rete TEN-T, dando priorità ai progetti relativi all'accesso al porto e ai collegamenti con l'entroterra. Lo stesso approccio volto a garantire la coerenza degli investimenti sarà applicato ad altre fonti di finanziamento dell'UE, come i prestiti disponibili attraverso la BEI e altri strumenti di prestiti dell'UE.

3) Azione 3

Verificare la corretta applicazione della futura direttiva sulle concessioni e gli appalti pubblici nel settore portuale. Per i contratti che non rientrano nelle suddette direttive, verificare che i principi di parità di trattamento e di trasparenza sanciti dal trattato e interpretati dalla Corte di giustizia siano applicati correttamente nel settore portuale.

4) Azione 4

Promuovere la semplificazione amministrativa nei porti, concretizzando gli sforzi intrapresi con le seguenti iniziative:

- "cintura blu" che semplifica le procedure doganali nei porti;
- attuazione armonizzata e coerente degli sportelli nazionali unici;

⁸⁰ Tale cifra è superiore se si considerano i posti di lavoro indiretti e dell'indotto.

⁸¹ COM(2013) 296 quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti

- iniziativa "E-maritime" (utilizzo di informazioni elettroniche per ridurre gli oneri amministrativi e svolgere attività imprenditoriali);
- iniziativa "e-Freight" che intende facilitare lo scambio di informazioni lungo le catene logistiche multimodali e che contribuirà a migliorare l'efficienza dei porti quali importanti piattaforme multimodali.

5) Azione 5

Chiarire l'applicazione delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato nel settore portuale: la Commissione è attualmente impegnata ad aggiornare le proprie norme in materia di aiuti di Stato per tutti i settori economici. La Commissione chiarirà il concetto di aiuto entro la fine del 2013 per quanto riguarda il finanziamento delle infrastrutture, in particolare alla luce dell'evoluzione della giurisprudenza della Corte di giustizia.

6) Azione 6

Adeguamento ai cambiamenti da discutere, ove opportuno, con le parti sociali nell'ambito del dialogo sociale europeo: le parti sociali dell'UE hanno già concordato un regolamento interno e un programma di lavoro comune aperto e attendono l'istituzione formale del comitato il 19 giugno 2013. La Commissione offrirà un sostegno al lavoro del comitato e ne valuterà i progressi nel 2016.

7) Azione 7

Promuovere l'innovazione, monitorare le prestazioni nonché esaminare e discutere le esigenze in materia di risorse umane, comprese la salute e la sicurezza, e le sfide nell'ambito della formazione e della qualificazione nei porti dell'UE: nell'ambito del Settimo programma quadro di ricerca e sviluppo per i trasporti, entro la fine del 2013 la Commissione avvierà due progetti a livello dell'UE che esamineranno tali questioni.

8) Azione 8

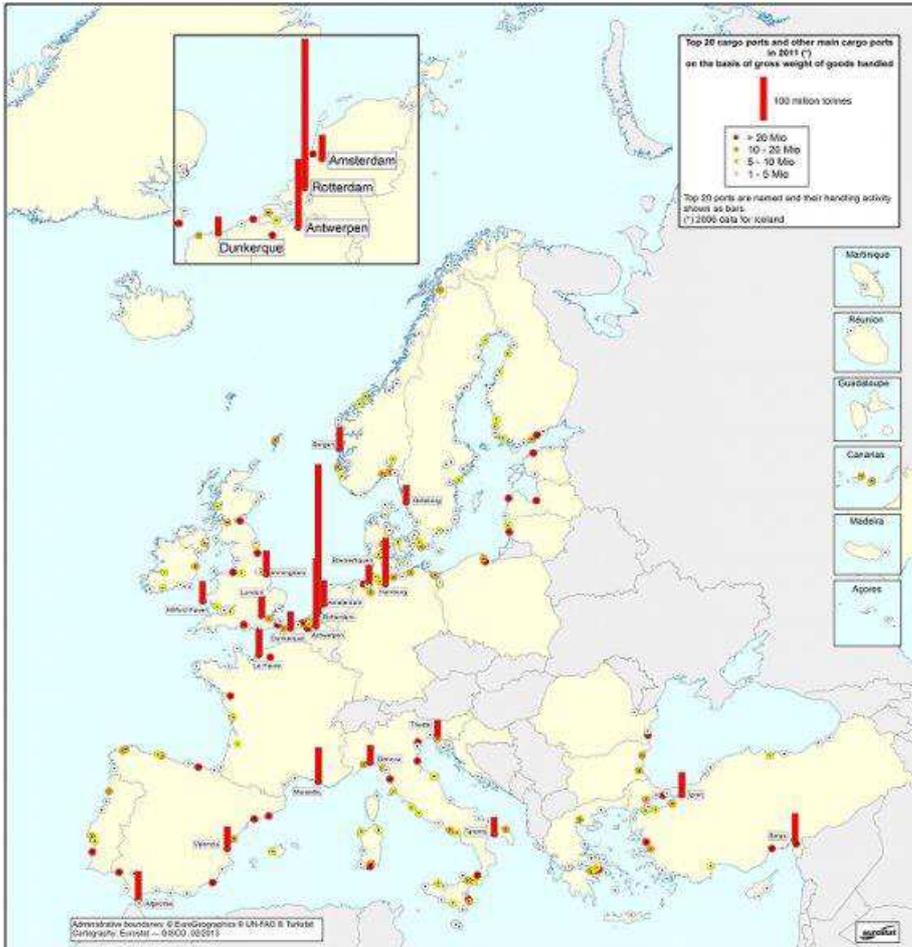
Sostenere un'applicazione più coerente dei diritti per l'utilizzo delle infrastrutture differenziate a seconda delle prestazioni ambientali: la Commissione proporrà principi di tariffazione ambientale e promuoverà lo scambio di buone prassi entro il 2015.

I 20 principali porti mercantili europei, per numero di tonnellate movimentate (2011).

	20 principali porti mercantili dell'UE	Tonnellate movimentate, in milioni di tonnellate (2011)
1	Rotterdam	370,3
2	Anversa	168,5
3	Amburgo	114,4
4	Marsiglia	84,5
5	Algeciras	68,8
6	Le Havre	63,4
7	Amsterdam	59,6
8	Immingham	57,2
9	Bremerhaven	55,9
10	Valencia	54,2
11	Londra	48,8
12	Milford Haven	48,7
13	Genova	42,4

14	Trieste	41,8
15	Göteborg	41,3
16	Taranto	41,2
17	Dunkerque	40,8
18	Southampton	37,9
19	Tallinn	36,0
20	Tees & Hartlepool	35,2

I 20 principali porti mercantili e altri porti mercantili di rilievo — numero di tonnellate movimentate (2011)



Fonte: Eurostat

Dossier Puglia

FESR - Asse V

“Reti e Collegamenti per la mobilità”

Un sistema dei trasporti efficiente e sostenibile e idonei livelli di accessibilità del territorio regionale rappresentano condizioni essenziali per il perseguimento degli obiettivi di coesione, competitività ed integrazione delle varie aree del territorio pugliese e del loro complesso con lo spazio europeo e mediterraneo. In tal senso la razionalizzazione delle reti, il loro completamento ed integrazione alle varie scale territoriali e tra le varie modalità di trasporto risultano finalità specifiche su cui indirizzare gli investimenti. Le priorità individuate per il periodo 2007-2013 attengono alla creazione di un trasporto pubblico integrato, lo sviluppo della rete di trasporto urbana ed extraurbana, il completamento della piattaforma logistica regionale. Gli obiettivi specifici individuati dal P.O. FESR 2007/2013 sono:

- 1) Accrescere l'attrattiva della piattaforma portuale regionale, in funzione del potenziale sinergico di sistema;
- 2) Promuovere la mobilità urbana sostenibile e accessibile;
- 3) Promuovere forme sostenibili di logistica distributiva in campo urbano e di servizi integrati;
- 4) Garantire l'interconnessione tra aree produttive, sistemi urbani, reti principali e nodi logistici e di trasporto, privilegiando la modalità ferroviaria e l'intermodalità;
- 5) Migliorare i servizi di Trasporto Pubblico a livello regionale attraverso l'integrazione e la diversificazione dell'offerta, garantendo la sostenibilità ambientale, sociale ed economica e la coesione territoriale del sistema complessivo

Allocazione delle risorse nel periodo 2007-2013

Le risorse disponibili nel periodo 2007-2013 ammontano nel complesso a € 1.050.000,00 come di seguito ripartite per ciascuna linea di intervento:

Linea di intervento	UE	Stato	UE + Stato	Regione	TOTALE
5.1 Consolidamento e rafforzamento dei nodi portuali	8.300.000,00	8.300.000,00	16.600.000,00	5.000.000,00	21.600.000,00
5.2 Adeguamento e potenziamento dei sistemi di trasporto in ambito urbano ed extraurbano	43.944.955,74	28.029.970,49	71.974.926,23	72.495.505,88	144.740.432,11
5.3 Sviluppo del sistema logistico	48.000.000,00	48.000.000,00	96.000.000,00	0,00	96.000.000,00
5.4 Adeguamento e potenziamento delle ferrovie locali	424.755.044,26	283.170.029,51	707.925.073,77	80.004.494,12	787.929.567,89
TOTALE	525.000.000,00	367.500.000,00	892.500.000,00	157.500.000,00	1.050.000.000,00

FESR - VII**“Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani”**

Nell’ambito dello sviluppo urbano, gli obiettivi di quest’asse sono focalizzati su misure sulla crescita dell’occupazione, rigenerazione urbana e politiche di inclusione sociale, al fine di migliorare la vivibilità delle città e la loro qualità ambientale. Un programma di interventi in grado di affrontare in modo integrato problemi di degrado fisico e disagio socio-economico che include la riqualificazione dell’ambiente costruito, la tutela del patrimonio storico-culturale, paesaggistico e ambientale, il recupero funzionale e qualitativo delle urbanizzazioni e la riconversione in chiave ecologica degli spazi urbani.

Il programma dell’Asse è quindi in sintonia con le strategie europee sull’ambiente urbano, con l’obiettivo di contribuire a una migliore qualità della vita mediante un approccio integrato concentrato sulle zone urbane, e contribuire a un elevato livello di qualità della vita e di benessere sociale per i cittadini attraverso uno sviluppo urbano sostenibile. L’obiettivo specifico consiste nella rigenerazione dei sistemi urbani attraverso la valorizzazione delle risorse storico-culturali e ambientali e il contrasto dell’abbandono; esso sarà perseguito attraverso due obiettivi operativi:

- 1) Rigenerazione urbana attraverso piani integrati fortemente caratterizzati da azioni volte alla sostenibilità ambientale e, in particolare, alla riqualificazione della città esistente e al contenimento dell’espansione urbana, destinati alle città medie o alle aree delle grandi città dove si concentrano problemi di natura fisica, sociale, economica.
- 2) Rigenerazione territoriale attraverso piani integrati volti al rafforzamento, riqualificazione, razionalizzazione e, dove necessario, disegno delle reti funzionali e delle trame di relazione che connettono i sistemi di centri urbani minori con particolare riguardo a quelli fortemente connessi (o con elevato potenziale di connessione) dal punto di vista naturalistico e storico-culturale.

Gli obiettivi delineano un disegno comune che parte dalla consapevolezza di dover affrontare il tema della rigenerazione attraverso la redazione di piani integrati che, nel caso delle città medio-grandi, affrontino e diano soluzione ai diversi aspetti del degrado urbano tipico delle aree marginali (le periferie affette dai rischi ambientali rilevanti ed i centri storici soggetti al fenomeno dell’abbandono) e che, nel caso dei piccoli centri, affrontino il tema del rafforzamento delle connessioni materiali ed immateriali per potenziare gli effetti positivi della messa a sistema delle infrastrutture, saperi e servizi ed il riconoscimento e la valorizzazione dei caratteri identitari di aree di grande valore paesaggistico, ma ai margini delle grandi opzioni strategiche dello sviluppo economico.

ASSE	Dotazione finanziaria 2007-2010	Quota U.E		Quota Stato		Quota Regione	
		euro	%	euro	%	euro	%
Linea 7.1	129.558.873,33	57.511.101,96	44,0	40.047.771,37	31,0	32.000.000,00	25,00
Linea 7.2	83.774.460,00	49.279.094,1	59,0	34.495.365,89	41,0	0,00	0,0
ASSE 7 Città e Sistemi Urbani	213.333.333,33	106.666.666,65	50,0	74.666.666,68	35,0	32.000.000,00	15,0

I piani integrati di sviluppo urbano saranno caratterizzati da azioni mirate alla riqualificazione urbana e sostenibilità ambientale. Elementi portanti sono la riqualificazione del patrimonio edilizio e degli spazi pubblici, nuove infrastrutture ecologiche e il contrasto dell'esclusione sociale, per tutte quelle città medio-grandi che presentano problemi di natura economica e sociale. Tra i piani coerenti sono previsti anche quelli di rigenerazione delle città costiere caratterizzate da ambiti portuali storici, in previsione di interventi di rivisitazione in chiave paesaggistica del bordo litoraneo compromesso dall'espansione urbana.

I piani integrati di sviluppo rurale riguardano invece la rigenerazione dei centri urbani minori, attraverso la riqualificazione e razionalizzazione delle reti. I piani, costruiti con la partecipazione dei cittadini, serviranno a salvaguardare e potenziare i caratteri ambientali e storico-culturali del territorio interessato, per combattere il degrado sociale ed economico dei piccoli centri. Tra le tipologie di piani coerenti sono state previste anche iniziative di riqualificazione nel quadro di modelli innovativi di offerta e ospitalità turistica e culturale.

Mobilità ciclistica

La Regione Puglia promuove e sostiene la mobilità ciclistica al fine di elevare la qualità della vita, garantire l'accessibilità dei territori e valorizzare le risorse ambientali pugliesi. Il sistema della mobilità ciclistica è strategico per lo sviluppo ecocompatibile della Puglia. Attraverso l'uso della bicicletta, si contribuisce, tra l'altro, all'abbattimento delle emissioni di anidride carbonica, all'aumento della competitività ed efficienza nei trasporti con l'intermodalità bici-treno e/o bici-bus, alla riduzione della congestione stradale e del rischio di incidenti, alla promozione della salute pubblica e all'affermazione della Puglia nel settore del turismo in bicicletta nazionale e internazionale.

La Regione sostiene e promuove l'utilizzo generalizzato della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano tramite:

1. La formazione di una rete ciclabile regionale integrata con la rete delle infrastrutture per la mobilità mediante:
 - la realizzazione e il completamento di percorsi ciclabili e ciclopedonali;
 - la realizzazione degli interventi finalizzati alla coesistenza dell'utenza motorizzata e non motorizzata, anche attraverso politiche di moderazione del traffico;
2. La promozione all'utilizzo della bici per gli spostamenti e l'affermazione di una nuova cultura della mobilità sostenibile attraverso l'attivazione di azioni di educazione, formazione e comunicazione per la conoscenza e la diffusione della mobilità ciclistica e dei vantaggi che essa comporta.

Nel Gennaio 2013 la Regione ha emanato un provvedimento fondamentale nelle politiche di mobilità del territorio⁸². Con esso il trasporto ciclistico entra a pieno titolo negli strumenti di pianificazione e programmazione di tutti i livelli di governo, interessando trasversalmente tutti i settori di intervento: trasporti, urbanistica, intermodalità, edilizia, lavori pubblici, comunicazione e formazione. Con tale legge la Regione individua il sostegno agli spostamenti in bicicletta, attraverso la realizzazione di interventi infrastrutturali per la mobilità quotidiano (casa-lavoro-studio) e per il tempo libero, e azioni di comunicazione, educazione e formazione, tra le strategie per combattere il traffico stradale e valorizzare il territorio e le economie locali dal punto di vista turistico.

⁸² Legge Regionale, n. 1/2013 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica". 23 gennaio 2013

Tra i primi punti vi è la costruzione di una rete ciclabile regionale integrata con tutte le altre reti delle infrastrutture per la mobilità, di cui stazioni, porti ed aeroporti, adeguatamente attrezzati, diventano nodi essenziali di trasporto integrato. Alla Regione spetta il compito di elaborare il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica che descrive il sistema ciclabile regionale, le cui dorsali principali comprendono gli itinerari ciclabili nazionali della rete "BicItalia" e quelli della rete transeuropea Eurovelo, già individuati e fatti propri dal Piano Regionale dei Trasporti a seguito del progetto CYRONMED. La Regione cura la formazione e l'aggiornamento della sezione del Sistema informativo territoriale (SIT) dedicato alla rete ciclabile regionale, in collaborazione con gli Uffici provinciali interessati dalla pianificazione della mobilità ciclistica, classificando le ciclovie per tipologia e qualità in conformità all'articolo 7. Il SIT è, nelle sue indicazioni principali, reso accessibile a mezzo internet.

Alle Province e ai Comuni spetta il compito di dotarsi di piani di rete di infrastrutture e servizi per la mobilità ciclistica sulla viabilità di propria competenza, che diventano piani di settore all'interno degli strumenti di pianificazione territoriali, dei trasporti e della mobilità.

La legge individua e classifica le ciclovie, vale a dire tutte quelle sedi viarie urbane ed extraurbane idonee al transito delle biciclette, dotate di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti amministrativi (es. zona 30) o da interventi infrastrutturali (es. moderazione del traffico), i cui diversi segmenti, raccordati tra loro, costruiti o messi in sicurezza, segnalati e legittimamente percorribili, costituiscono il sistema integrato della rete ciclabile. I Comuni sono tenuti a includere nei propri regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e attività terziarie, produttive e nelle strutture pubbliche. Tutte le nuove strade e quelle esistenti assoggettate a manutenzione straordinaria dovranno essere ciclabili inclusi sottopassi, sovrappassi e rotatorie, pena la revoca dei finanziamenti.

Sulla governance

Tre principali obiettivi di politica economica devono guidare l'allocazione di risorse pubbliche nell'ambito della logistica (e della mobilità) regionale: la crescita dell'occupazione, l'incremento del valore aggiunto per addetto e la sostenibilità ambientale. Si ritiene importante che il perseguimento di tali obiettivi avvenga il più possibile senza soluzioni di compromesso che tendano a sacrificarne uno a favore degli altri. Per la natura regionale della Piattaforma si deve anche operare per coniugare le aspettative e le specificità del territorio con i corrispondenti interventi. Da non trascurare sono gli aspetti connessi al benessere sociale e alla qualità della vita nei territori interessati dalla infrastrutturazione in atto.

I processi per la realizzazione di infrastrutture importanti come lo sviluppo della piattaforma logistica regionale rappresentano un sistema straordinariamente complesso di risorse e funzioni la cui efficienza ed efficacia sono strettamente dipendenti dalle capacità di governance.

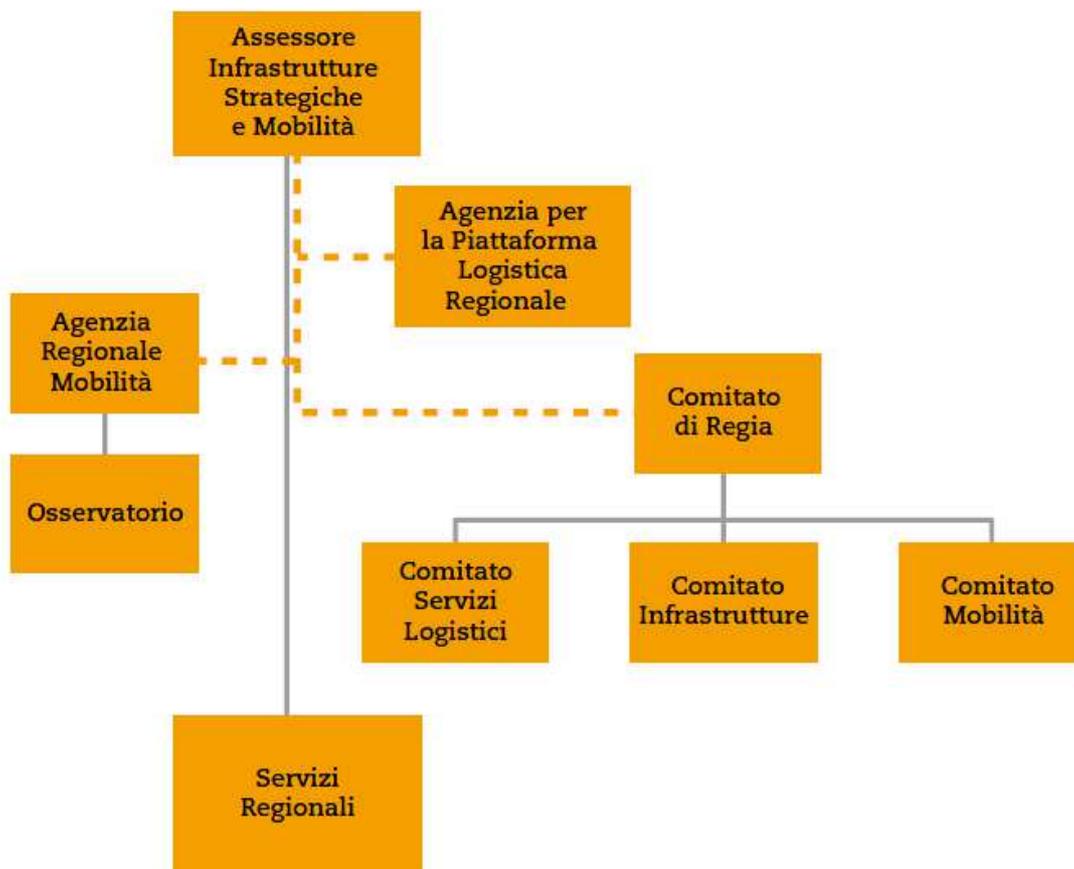
Il perseguimento di obiettivi così ardui, che investono anche su tempi differenziati, diventa possibile a due condizioni. La prima condizione è che si concepisca questa sfida come un processo e non come un singolo atto. Una programmazione che nasce con l'ambizione di un respiro strategico, perché non resti sulla carta o, peggio, si consegna alla categoria dei tempi infiniti, richiede una successione continua di passaggi, concatenati del tempo, tali da comportare uno sforzo incessante, un'attenzione sistematica, un monitoraggio permanente, dunque, una specifica e organizzata struttura di governance.

La seconda condizione è che una svolta strategica si imprime incisivamente solo se si aggregano tutte le energie sociali, economiche e anche delle istituzioni e della politica, in una parola solo se si fa sistema per il perseguimento dell'obiettivo condiviso. Occorre una straordinaria convergenza di risorse ed energie per vincere le difficoltà procedurali, le

resistenze sociali, i limiti finanziari, le fisiologiche inerzie che si interpongono nel corso della realizzazione. Questa condizione si realizza solo concependo una governance inclusiva e partecipata, che segni un cambio di passo tra tutti gli attori della vicenda regionale.

Differenti modelli di governance sono attuabili in funzione delle particolari finalità ed esigenze di coordinamento, nonché della peculiarità della piattaforma. La specifica struttura di governance proposta si compone di quattro Comitati, preposti all'analisi, al coordinamento e alla proposizione di interventi per il miglioramento delle performance della piattaforma:

- il Comitato di Regia sovrintende gli altri comitati, ne orienta le attività e favorisce il coordinamento mutuo e con l'Assessorato;
- il Comitato Servizi Logistici svolge funzioni di indirizzo, coordinamento e proposizione di interventi per accrescere la competitività del sistema logistico regionale, armonizzare l'offerta incentivando la cooperazione tra gli operatori e rispondere alle esigenze del sistema produttivo;
- il Comitato Infrastrutture ha funzioni di analisi del sistema infrastrutturale regionale, coordinamento degli interventi di sviluppo e monitoraggio delle opere realizzate e in via di realizzazione;
- il Comitato Mobilità è preposto ad analizzare il sistema della mobilità delle persone in ambito regionale, coordinarne l'offerta e monitorare periodicamente le prestazioni.



Progetti sulla mobilità sostenibile

Crea-Attiva-Mente



Crea-Attiva-Mente è il programma per la mobilità sostenibile della Regione Puglia, approvato con la Delibera della Giunta Regionale n. 1251 del 19.6.2012. La Puglia promuove l'utilizzo della bicicletta come mezzo di spostamenti al pari della propria auto, in ambito urbano ed extraurbano, attraverso azioni indirizzate sia agli enti locali che ai ciclisti urbani ed ai cicloturisti. La rete ciclabile pugliese è stata pensata per integrarsi con EUROVELO, la rete ciclabile europea.

Il programma Crea-Attiva-Mente agisce sulle infrastrutture sia attraverso il miglioramento del servizio di trasporto collettivo che con l'incentivazione della mobilità ciclistica e pedonale. L'Assessorato alla mobilità intende rilanciare il TPL affinché evolva da una funzione prevalentemente di servizio di trasporto per categorie deboli e meno abbienti a strumento per la risoluzione dei problemi più generali della mobilità e della sostenibilità urbana. Al centro della politica della mobilità ci sono i cittadini, le comunità dei pendolari, coloro i quali conoscono per esperienza diretta il servizio di trasporto e possono contribuire a trovare soluzioni efficaci per il potenziamento del TPL. Accanto al coinvolgimento dei cittadini, con la realizzazione di processi partecipativi sulla mobilità, l'Assessorato ha istituito una cabina di regia del trasporto pubblico locale, perché i fornitori si riconoscano parte di un unico servizio integrato del trasporto pubblico, attraverso processi di mobility management

L'Assessorato regionale alla Mobilità intende sostenere l'uso sicuro della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano, attraverso azioni indirizzate sia agli enti locali che ai ciclisti urbani, ai cicloturisti e a coloro che - pur non essendo attualmente fruitori della bicicletta - potrebbero trovare utile e conveniente il suo utilizzo (studenti delle scuole medie, universitari, ecc).

Il programma si sviluppa attraverso il progetto "Mente Locale", con il recupero degli immobili a servizio del TPL e la valorizzazione della rete ferroviaria per la promozione turistica; e il progetto "Cicloattivi" per incrementare la mobilità ciclistica e tutelare gli utenti deboli della strada

Mente Locale



Mente Locale è un’iniziativa promossa dall’Assessorato alle Infrastrutture strategiche e Mobilità della Regione Puglia in collaborazione con le Aziende di Trasporto pubblico locale (Ferrovie Appulo Lucane, Ferrovie Sud Est) nell’ambito di Crea-Attiva-Mente.

Le stazioni impresenziate, in cui non opera più personale ferroviario addetto alla circolazione dei treni e ai servizi commerciali, rappresentano allo stesso tempo, un problema e un’opportunità. Un problema perché le stazioni rimaste prive del personale ferroviario risultano spesso scomode, sgradevoli e insicure per i passeggeri, oltre ad imporre costi notevoli di manutenzione ordinaria e straordinaria. Un’opportunità perché queste strutture in molti casi si prestano ad un uso sociale potenzialmente molto interessante per le amministrazioni territoriali e le varie realtà dell’associazionismo. In Italia come all’estero, esistono esperienze di numerose stazioni impresenziate cedute in locazione o comodato d’uso gratuito a enti locali, associazioni non profit e soggetti privati esclusivamente per fini sociali, turistico- ambientali o culturali. La finalità di Mente Locale è il recupero e la riconversione dei beni immobili a servizio del Trasporto pubblico locale sottoutilizzati e/o non più utilizzati, per scopi sociali, ambientali, turistico-culturali, di promozione del territorio e della mobilità sostenibile.

La Regione ha realizzato una ricognizione delle “risorse potenziali per la ciclabilità” nell’ambito del progetto CY.RO.N.MED, realizzando un censimento di tutte quelle infrastrutture esistenti (es. forestali, tratturi, strade di servizio, ferrovie dismesse, strade di bonifica) che per condizioni oggettive ben si presterebbero al recupero e alla riconversione in percorsi ciclabili. In questa prima fase l’Assessorato regionale ha individuato undici immobili⁸³ a servizio del TPL per il cui riutilizzo e/o riconversione non sono necessari particolari interventi di ristrutturazione. Tali immobili o sezioni di essi saranno affidati per 6 anni alle organizzazioni del territorio la cui proposta progettuale risultasse vincitrice.

Con il progetto Mente Locale la Regione Puglia intende sostenere un processo di consolidamento della governance locale, attraverso il più ampio coinvolgimento di soggetti per il recupero e il riuso di beni comuni. In particolare si valorizzano le proposte progettuali più innovative, efficaci e coerenti rispetto ai bisogni del contesto locale e alla programmazione regionale in materia di mobilità sostenibile al fine di:

- contrastare i fenomeni di mancato utilizzo, dell’abbandono e deperimento dei beni immobili non più utilizzati a servizio del TPL;
- valorizzare la *rete del ferro* per la promozione turistica-culturale della Puglia;
- favorire la trasformazione delle stazioni da luogo di passaggio in centri di sviluppo e promozione del territorio attraverso la valorizzazione delle esperienze del no profit, del volontariato e della cittadinanza attiva;

⁸³ Ferrovie Appulo Lucane: Toritto e Altamura (Pescariello). Ferrovie Sud Est: Castellana Grotte, Adelfia, Noci, Cisternino Pascarosa, Manduria, San Pancrazio, Otranto, Matino, Gagliano del Capo.

- promuovere azioni di sistema per lo sviluppo di una rete tra le esperienze sociali, culturali e di promozione del territorio, avviate all'interno dei beni immobili a servizio del TPL in tutto il territorio regionale;
- inserire la prassi dell'assegnazione dei locali a servizio del TPL da parte delle Aziende del trasporto pubblico locale, ad enti o associazioni, all'interno di una più ampia e coerente programmazione regionale in materia di mobilità sostenibile e sviluppo del territorio;

Possono presentare proposte progettuali le associazioni no profit e le organizzazioni del terzo settore. Ciascun progetto deve contemplare l'attivazione di azioni di sistema per la creazione di reti territoriali con diversi soggetti (realtà del tessuto produttivo, dell'associazionismo, soggetti istituzionali, ecc). Il soggetto proponente deve pertanto indicare nel corso della realizzazione del progetto altre realtà profit e no profit con cui si intende collaborare nello svolgimento delle attività progettuali. Per la realizzazione dei progetti selezionati sarà erogato, al soggetto proponente, un unico contributo pari a 10.000,00 euro, per sostenere le spese di start up e delle azioni di promozione, informazione e pubblicizzazione dell'iniziativa e per tutte quelle spese necessarie all'avvio delle attività progettuali.

Il progetto si svilupperà per fasi.

- 1) Analisi di contesto con mappatura fotografica, fisica e tecnica delle stazioni impresenziate dell'intero territorio regionale, raccolta delle informazioni relative allo stato dei luoghi, sopralluoghi da parte di tecnici ingegneri ed architetti dell'assessorato alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità e delle Società ferroviarie concessionarie.
- 2) Attività di animazione e sperimentazione all'interno di alcune stazioni prescelte:
 - performances di artisti, musicisti, poeti, designers e artigiani;
 - programmazione di itinerari e giornate dedicate all'escursionismo, alla fruizione turistica del patrimonio paesaggistico naturalistico ed architettonico della nostra regione, alla degustazione di prodotti tipici locali, certificati e biologici, viaggiando su treni d'epoca e/o storici allestiti con immagini a tema e con la previsione di soste intermedie che ospiteranno eventi collaterali teatrali e di animazione.
- 3) Ristrutturazione, recupero e riqualificazione delle stazioni impresenziate e loro pertinenze, realizzazione greenways, riutilizzo con nuova destinazione d'uso di carattere sociale, ambientale, culturale, foresteria e ricettività turistica. Gestione affidata ad enti ed associazioni non profit.
- 4) Messa a sistema delle esperienze, valutazione e monitoraggio costante dei risultati, implementazione e diffusione delle buone pratiche. Possibile replica su nuove stazioni individuate.
- 5) Diffusione dei risultati progettuali. Pubblicazione cartacea e telematica del progetto con documentazione fotografica delle stazioni recuperate e riutilizzate. Pagina web dedicata.

Aziende	Immobili verificati	Immobili disponibili	Superfici
FSE	58	22	6.630
FAL	20	15	2.143
FBN	22	17	1.970
FdG	34	31	3.080
	134	85	

Cicloattivi



Il progetto “Cicloattivi” promuove la valorizzazione della mobilità ciclistica e ciclopedonale attraverso interventi complessi che agiscono sulla dotazione infrastrutturale del territorio regionale e sulla diffusione di una cultura della mobilità sicura ed ecocompatibile. Attraverso il potenziamento delle strutture di parcheggio presso i grandi snodi intermodali (es. Università), il progetto vuole portare al 15% la media regionale di spostamenti in bicicletta e ridurre del 50% gli incidenti stradali ai danni dei ciclisti entro il 2020, e realizzare 3.000 km di ciclovie (piste ciclabili, corsie, percorsi ad uso promiscuo). A partire da questi obiettivi, il progetto “Cicloattivi” si realizzerà attraverso due azioni principali: interventi sulle infrastrutture ed azioni di promozione della mobilità ciclistica e pedonale.

Interventi sulle Infrastrutture

Gli interventi infrastrutturali non si limitano alla realizzazione di opere specifiche (piste e corsie ciclabili, ciclovie, itinerari ciclopedonali, segnaletica), ma riguardano anche l’intera carreggiata (moderazione del traffico, Aree Pedonali, Zone a traffico limitato, Zone residenziali, Zona a velocità limitata). Inoltre gli enti proprietari delle strade sono obbligati (artt. 13 e 14 del Codice della Strada) a realizzare interventi per la ciclabilità in adiacenza nei casi di realizzazione di nuove strade e di manutenzione straordinaria delle strade esistenti. Gli interventi sulle infrastrutture riguarderanno interventi sulle infrastrutture dedicate, come corsie e piste ciclabili ed altri finalizzati ad indurre un’andatura più lenta che consenta la circolazione sicura di pedoni e ciclisti (misure di moderazione del traffico /traffic calming).

Le direttrici della rete ciclabile regionale, individuate dal progetto, inserite all’interno del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale e del PRT, si sviluppano attraverso i seguenti itinerari nazionali ed europei:

1. Ciclovia Adriatica (Delta del Po – Santa Maria di Leuca) – Itinerario n. 6 Bicalitalia;
2. Ciclovia dei Borboni (Bari-Napoli) – Itinerario n. 10 Bicalitalia;
3. Alta Via dell’Italia Centrale(Foreste Casentinesi-Parco Nazionale del Gargano) – Itinerario 11 di Bicalitalia;
4. Ciclovia dei tre Mari (Otranto-Sapri) – Itinerario 14 Bicalitalia;
5. Ciclovia dei Pellegrini (Londra-Roma-Brindisi) – Itinerario n. 5 EuroVelo (n. 3 Bicalitalia).

Tali itinerari di media-lunga percorrenza, che attraversano anche i centri urbani delle località principali, non hanno esclusivamente funzioni turistiche ma anche di mobilità quotidiana (casa-scuola/lavoro/shopping in ambito urbano e interurbano) e di tutela e conservazione del territorio.

Azioni di sviluppo della mobilità ciclistica e pedonale

L'Assessorato alla mobilità intende promuovere gli spostamenti a piedi o in bicicletta attraverso un coinvolgimento delle principali agenzie educative e formative: la scuola e l'università, al fine di creare un clima culturale nuovo intorno alla presenza sulla strada di pedoni e ciclisti. La misura "Azioni di sviluppo della mobilità ciclistica e pedonale", nell'ambito del progetto "Cicloattivi" si avvia attraverso due linee di intervento principali:

Cicloattivi@università

- 1600 biciclette pieghevoli assegnate alle università;
- Attivazione presso gli adisu di un servizio di bike sharing gratuito con 120 biciclette;
- 100 bici ai centri di accoglienza degli immigrati nord africani per favorirne gli spostamenti;
- Costo: 350.000 €

Cicloattivi@scuola

- 15.000 bambini di oltre 200 scuole pugliesi hanno sperimentato negli ultimi tre anni progetti pilota per incentivare l'uso della bicicletta per andare a scuola.
- In ogni provincia è stato anche attivato un progetto di formazione per i docenti accompagnatori dei bici bus e pedibus. 1 mln€ in 3anni

In ciascuna si adopereranno metodologie di lavoro partecipate al fine di mettere a punto soluzioni progettuali mirate e condivise tra i diversi attori interessati dalle azioni del progetto. Le modalità operative con le quali si disporrà la partecipazione potranno prevedere tra l'altro l'istituzione di tavoli di lavoro interistituzionali, il coinvolgimento delle realtà dell'associazionismo interessate alle diverse azioni del progetto (associazioni studentesche universitarie, associazioni ambientaliste, ecc) e l'attivazione di una sezione dedicata all'iniziativa all'interno del portale della mobilità della Regione Puglia per la pubblicizzazione del progetto, la diffusione e lo scambio delle informazioni.

CY.RO.N.MED

CY.RO.N.MED PROJECT A.1.223
CYcle ROute Network of the MEDiterranean
PIC Interreg III B 2000-2006 ArchiMed



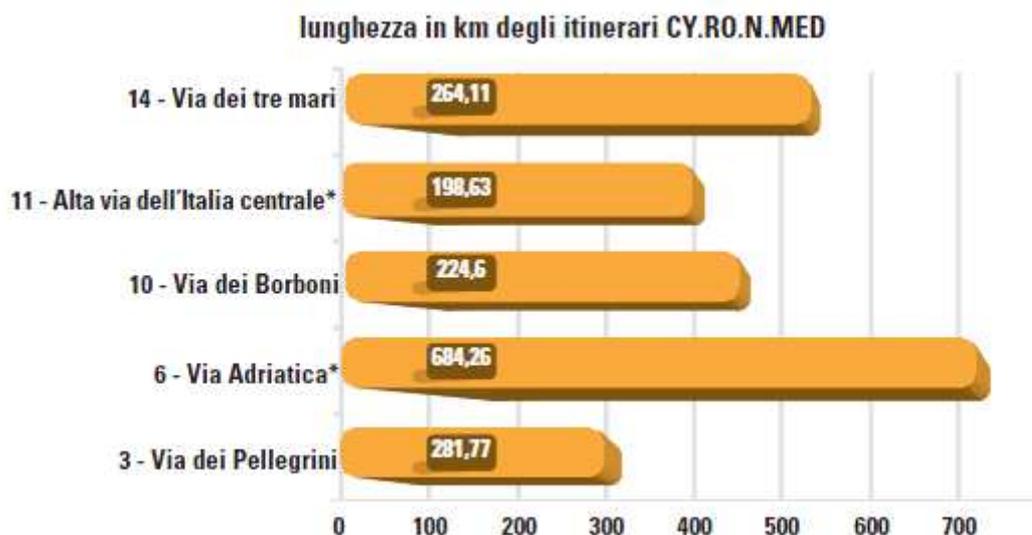
Il progetto “CY.RO.N.MED” - Cycle Route Network of the Mediterranean ha coinvolto quattro regioni dell’Italia meridionale (Puglia, Campania, Calabria e Basilicata), il Ministero dello Sviluppo Urbano di Malta, le Municipalità greche di Atene e Karditsa e l’Ente del Turismo di Cipro. Il progetto ha contribuito a modificare il modo di concepire i piani di intervento infrastrutturale, e a far entrare il tema delle reti ciclabili e della loro integrazione modale con le altre reti trasportistiche, all’interno della programmazione e della pianificazione regionale. Il progetto è consistito:

- nella ricognizione analitica delle risorse ciclabili esistenti e potenziali (percorsi ciclabili, strade rurali e di servizio, tratturi, argini, infrastrutture ferroviarie dismesse, strade a basso traffico),
- nella realizzazione di un manuale tecnico “Vademecum della Ciclabilità”, quale supporto alla progettazione per enti locali e progettisti sulla realizzazione degli itinerari ciclabili di lunga percorrenza;
- nella realizzazione di uno studio sulle potenzialità del turismo in bicicletta nei paesi del bacino del Mediterraneo.

Asse: II	Trasporti e reti di telecomunicazioni
Misura: 2.1	Sviluppo di sistemi di trasporto efficaci e sostenibili
Progetto:	CYCLE ROUTE NETWORK OF MEDITERRANEAN (Rete ciclabile del Mediterraneo)
Acronimo:	“CY.RO.N.MED”
Ente capofila:	Regione Puglia
Partner:	Regioni Basilicata, Calabria, Campania, Municipi di Atene e Karditsa (Grecia) Ministero Infrastrutture di Malta Ente del Turismo di Cipro
Importo:	1.223.299,00 euro

Lo studio ha consentito alla Regione di definire le dorsali della rete ciclabile regionale, individuando i principali itinerari da realizzare, le tipologie di intervento e i relativi costi di attuazione e ha rappresentato la spinta iniziale per inserire la mobilità ciclistica nelle politiche dei trasporti regionali. Lo scorso 16 luglio 2007 le Ferrovie regionali hanno sottoscritto un

Gli itinerari principali con una serie di varianti, sono stati individuati sulla viabilità esistente, per quanto possibile a basso traffico, dove sono stati previsti specifici interventi da realizzare ai fini della percorribilità ciclistica. Sono state inoltre censite altre risorse quali le strade di servizio (bonifica, forestali, acquedotto) e le reti ferroviarie dismesse che, opportunamente riconvertite ai fini ciclabili, possono rappresentare delle infrastrutture di assoluto pregio in quanto separate dal traffico motorizzato o perché presenti in particolari contesti ambientali.



La Via Adriatica rappresenta l'itinerario più lungo (684,26 Km) che si snoda lungo tutta la costa adriatica, da Lesina al Capo di Santa Maria di Leuca, toccando tutte le principali città costiere della Puglia. Gli altri 4 itinerari presentano una lunghezza media di 250 km. Essi tagliano la regione trasversalmente, collegando la costa con le zone appenniniche interne. Tra questi i più lunghi risultano la Via dei Pellegrini (282 km) e la Via dei Tre Mari (264 km). La Ciclovia dei Borboni, che collega Bari a Napoli per 350 km, è il miglior itinerario stradale oggi esistente percorribile in bicicletta.

Itinerari programmati	Lunghezza	Costo
Ciclovia dei Borboni	350 km	Realizzata
Ciclovia Adriatica	1.000 km	7 mln €
Ciclovia dell'Acquedotto	250 km	2.4 mln €

(Dati sulle ciclovie in Puglia rilevate nell'ambito del progetto CYRONMED, dicembre 2007)

CIELO City-port Eco Logistics

Obiettivo Specifico 2.2 Miglioramento delle reti e dei servizi di trasporto, informazione e comunicazione	Totale investimento Progetto € 1.802.450 Budget Comune di Bari € 723.450 Budget Regione Puglia € 85.600
Inizio 04/08/2011 - Fine 30/11/2013	



Il progetto CIELO promuove l'uso della bicicletta, attraverso la realizzazione di interventi infrastrutturali e di servizi (es. bike sharing) nelle città portuali di Puglia e Grecia. Il progetto è finanziato con fondi del Programma di Cooperazione Territoriale Europea Grecia-Italia 2007-2013, cui aderiscono i comuni di Bari (Lead Partner), Brindisi, Corfù (attraverso la "Corfu Municipality Sole Shareholder co. S.A.") e Patrasso (attraverso la "Patras Municipal Enterprise for Planning & Development S.A."), insieme all'Assessorato alle Infrastrutture, Mobilità e Lavori Pubblici della Regione Puglia.

Il progetto si svilupperà in due fasi. Nella prima i partner effettueranno una completa analisi delle condizioni di mobilità urbana nelle rispettive città al fine di identificare i fabbisogni e le necessità di cittadini e turisti. Particolare attenzione sarà rivolta all'analisi dei collegamenti tra le strutture portuali e gli altri "punti chiave" delle città. L'analisi di contesto sarà seguita da una fase di condivisione delle esperienze e delle competenze di ogni partner, finalizzata alla definizione di linee-guida condivise per la mobilità sostenibile nei centri urbani, che tengano conto delle esigenze dei cittadini e consentano lo sviluppo di un turismo sostenibile.

Le linee guida troveranno immediata concretizzazione nella redazione dei piani della mobilità sostenibile delle città partner.

La seconda fase del progetto sarà focalizzata sull'implementazione di soluzioni innovative per la mobilità sostenibile già individuate nella prima fase, differenti nelle quattro città coinvolte.

In particolare verranno testate:

- una "Zona 30", cioè un percorso in cui la velocità del traffico automobilistico è limitato in modo da favorire soluzioni alternative di mobilità (area pilota: lungomare di Bari);
- sistema di bike sharing supportato dallo studio di un sistema per la gestione logistica dei bagagli (area pilota città di Brindisi);
- sistema di bike sharing supportato dall'analisi di integrazione transfrontaliera dei servizi di condivisione delle biciclette (area pilota Città di Patrasso);
- sistema di parcheggio di scambio con veicoli ecologici quali bici elettriche (area pilota città di Corfù).

Il progetto sarà supportato da un'intensa attività di comunicazione e diffusione dei risultati ottenuti, anche attraverso la realizzazione di un sito web e di un laboratorio virtuale per la condivisione delle buone prassi identificate. E' stato stampato il road-book del tratto pugliese della Ciclovía Adriatica, ovvero il percorso per cicloturisti n° 6 della rete ciclabile nazionale Bicalia (già presente sul sito www.bicalia.org) che attraversa da nord a sud l'intera regione, dal confine con il Molise al Capo di Santa Maria di Leuca.

Il capofila del progetto è il Comune di Bari, mentre la Regione Puglia partecipa come partner, con il compito di organizzare tre eventi informativi e di produrre del materiale di comunicazione. Il primo evento è stato organizzato il 21 Maggio 2013.

Il Capofila è il Comune di Bari che è terribilmente in ritardo nello svolgere sia i lavori di coordinamento dell'intero partenariato che le opere di propria competenza (una pista ciclabile urbana di poco più di un km. e due postazioni di bike-shairing).

<http://www.cieloproject.eu/>

Altri progetti

Mi.Mo.



Progetto di co-valutazione dei servizi di mobilità con il coinvolgimento diretto dei cittadini. I cittadini partecipano alla valutazione dei servizi di TPL e alla progettazione di interventi correttivi. Mi.Mo. è un'iniziativa del progetto "E.T.I.C.A. pubblica nel sud: migliorare le performance, accrescere la trasparenza attraverso le nuove tecnologie", progetto realizzato da Formez PA su incarico del Dipartimento della Funzione Pubblica (Obiettivo II.5 del PON Governance e Assistenza Tecnica 2007-2013).

Pugli(a)pedali

Iniziative innovative basate sull'uso delle bici per obiettivi insoliti:

- **Palco a pedali.** L'intero spettacolo (illuminazione e suoni) è sostenuto dall'energia elettrica generata da 100 spettatori volontari che la producono pedalando sulle loro biciclette agganciate a un cavalletto collegato ad una dinamo;
- **Carri carnevaleschi.** Servizio di bike sharing, all'interno del Carnevale di Putignano, con bici trasformate in cavalli di cartapesta – mobilità e illuminazione dei carri con energia da bici;
- **FestMob.** Incursioni nei festival pugliesi con iniziative estemporanee di promozione dell'uso della bici: biglietto gratuito a chi partecipa in bici o in car pooling; libri omaggio a chi consegna bici dismesse;
- **Il sogno della crisalide.** Due giorni in bici pedalando o in treno per partecipare ad iniziative culturali a Nardò e Santa Maria di Leuca, a cui hanno partecipato circa 200 persone

Greenway

eBIKE

eBIKE il più avanzato sistema di diagnostica e social application sviluppato da un'azienda locale per la mobilità elettrica leggera. È stato sviluppato da SITAEL grazie al bando Social Innovation Pon del MIUR destinato a giovani under 30, nel quale Matteo Pertosa con il suo team si è classificato in primo nella categoria Smart Mobility.

eBike è un'applicazione che mette in comunicazione i ciclisti, i commercianti e i riparatori. Attraverso l'utilizzo di una connessione bluetooth tra lo smartphone e il produttore della bicicletta, l'applicazione consente di effettuare facilmente un controllo dello status della batteria del veicolo. L'utente può quindi richiedere assistenza immediata, calcolare il kilometraggio percorso e condividere online i suoi risultati. Questi dati possono anche essere utilizzati per calcolare quante emissioni CO₂ sono state evitate grazie all'utilizzo della bicicletta.

Progetti sulla Logistica

IPA Adriatico



Il Programma di Cooperazione transfrontaliero IPA-Adriatico rappresenta la prosecuzione del Programma Interreg IIIA Transfrontaliero Adriatico 2000-2006.

E' definito "Strumento di pre-adesione" (Instrument of Pre-Accession) ed interviene sui seguenti territori:

- 3 Stati Membri (Italia, Slovenia, Grecia),
- 1 Stato candidato (Croazia),
- 3 Stati potenziali candidati (Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Albania).

E' inoltre prevista la partecipazione della Serbia, ma solo per progetti congiunti di cooperazione istituzionale.

Il Programma è incentrato sullo sviluppo di tre priorità tematiche:

- Cooperazione economica, sociale e istituzionale;
- Sviluppo delle risorse naturali e culturali e prevenzione dei rischi;
- Accessibilità e reti.

All'interno del Programma CBC IPA Adriatico è stata riconosciuta la valenza strategica della pregressa cooperazione Puglia-Albania quale asse portante delle relazioni dell'area adriatica; pertanto, i Paesi partecipanti hanno ufficialmente sostenuto l'avvio del Progetto Strategico Energia, attribuendo alla Regione Puglia la titolarità dell'intervento.

www.adriaticpacbc.org

ADB Multiplatform



Project budget:

- Overall project budget: 5.646.970,00 €
- ERDF contribution: 3.540.845,00 €
- IPA contribution: 1.259.079,00 €

L'idea del progetto è di sviluppare e promuovere soluzioni di trasporto multimodali a basso impatto ambientale, tra i porti della South East Europe (Mar Nero, Egeo, Adriatico) verso i paesi interni e le regioni attraverso un netto pilota selezionato. Ciò sarà fatto mediante

lo sviluppo di una piattaforma per il trasporto multimodale, che mette insieme le differenti regioni e gli operatori del settore. ADB Multiplatform mira a:

- Sviluppare una rete di hub multimodali nell'area SEE, con caratteristiche comuni e performance standard, connessi mediante servizi ICT;
- Sviluppare l'accessibilità e il commercio nell'area SEE e nei corridoi interessati;
- Rendere il trasporto multimodale una reale alternativa alla strada per il traffico interno appetibile ai porti dell'Adriatico/Egeo/Mar Nero, attraverso azioni comuni di sviluppo del multimodale;
- Rendere la ferrovia una soluzione competitiva per gli operatori dell'area SEE, attraverso lo sviluppo di un corridoio integrato dal Mar Nero con le regioni interne, con collegamenti verso i porti dell'Adriatico;
- Integrazione tra la ferrovia e le vie navigabili interne, attraverso il potenziamento degli hub rail-river e la promozione dell'intermodalità ferrovia-fiume;
- Proteggere l'ambiente dell'area SEE, attraverso lo spostamento del traffico dalla strada alla ferrovia, e lo sviluppo di accordi internazionali per l'internazionalizzazione dei costi esterni.

www.southeast-europe.net/en/projects/approved_projects/?id=162

Adri-Seaplanes

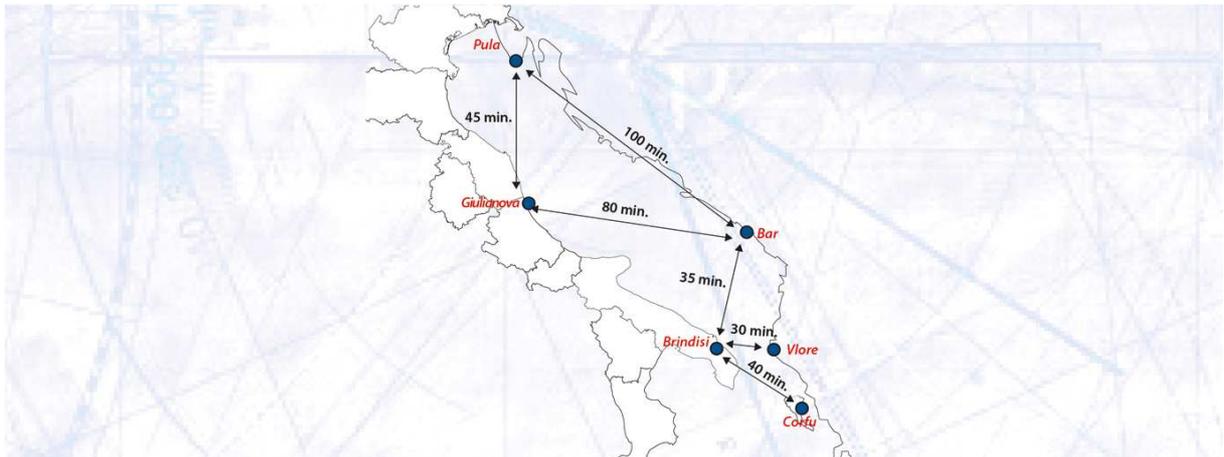


Un sistema di collegamento veloce tra le zone costiere dei paesi coinvolti (Italia, Grecia, Albania, Croazia, Montenegro), molto vicini in termini chilometrici ma molto distanti in termini di connessioni. Le regioni adriatiche, infatti, non hanno una buona rete di collegamenti aerei diretti e le rotte marittime internazionali sono garantite solo fra i principali porti commerciali: una circostanza che influenza negativamente la creazione di stabili rapporti economici. A dimostrare la fattibilità di un simile progetto pilota, i buoni risultati conseguiti dall'esperienza greca relativa all'istituzione di una linea nazionale e internazionale di collegamenti regolari con idrovolanti tra le isole dello Ionio e la città di Bari.

Acronym:	ADRI-SEAPLANES
Title:	Implementing Seaplanes System in Adriatic Basin
Call:	Ordinary projects 1st call
Priority:	3
Measure:	3.2 Sustainable mobility systems
Total budget:	€ 2.319.000,00
IPA contribution:	€ 1.971.150,00 (85,00%)
Start date:	03/2011
End date:	02/2013

Attraverso il progetto, i partner intendono sviluppare una via di trasporto veloce e alternativa attraverso i seguenti passaggi:

- Armonizzazione della burocrazia, per facilitare gli investimenti;
- Dotare i porti del livello minimo di infrastrutture, supportati da investimenti obbligatori riguardanti la sicurezza per gli aeroporti di mare;
- Coinvolgimento del settore privato;
- Supporto politico e istituzionale attraverso il Adriatic Seaplane Steering Committee



www.adriseplanes.eu

www.adriaticpacbc.org/index.asp?page=interna&level=project_view&idp=6

EA Sea-Way

<p>3.2 - Sistemi di mobilità sostenibile</p> <p>Promozione di un sistema di servizi di trasporto sostenibili per il miglioramento dei collegamenti dell'area adriatica</p>	<p>Totale investimento progetto</p> <p>Budget in discussione</p>
<p>In attesa di approvazione</p>	



Il progetto ha come capofila la Regione Friuli Venezia Giulia, e vede la partecipazione della Regione Puglia e dell'Autorità Portuale del Levante, insieme alle autorità regionali, ai porti ed agli istituti di ricerca di Slovenia, Croazia, Bosnia, Montenegro, Albania, Grecia e Serbia. Per l'Italia partecipano anche Veneto, Emilia Romagna, Marche, Molise e Abruzzo. La durata prevista è di 24/36 mesi.

Il progetto *Europe-Adriatic SEA-WAY* ha l'obiettivo di valutare la rilevanza e la sostenibilità di una rete integrate di porti adriatici nel settore del trasporto passeggeri. Il progetto renderà possibile la valutazione, l'identificazione e lo sviluppo di una strategia comune per migliorare la competitività del sistema portuale Adriatico, grazie al rafforzamento delle connessioni tra i porti e la rete TEN-T, favorendo la mobilità regionale delle persone e le connessioni con l'entroterra. Per integrare i porti adriatici, le autorità portuali e regionali avranno bisogno di:

- Promuovere l'Adriatico come polo attrattivo del traffico passeggeri, non solo grazie alla favorevole posizione geografica, ma anche considerando gli eccellenti servizi portuali;
- Iniziare un processo di integrazione tra i vari porti da un punto di vista operativo, mettendo da parte le differenze geografiche e nazionali e puntando sulle strutture portuali e i servizi per sviluppare una offerta integrata e competitiva sul mercato.

Easy Connecting

(in attesa di approvazione)

Il progetto è presentato dallo stesso consorzio di EA Sea-Way, ma riguarda il trasferimento delle merci dalla circuitazione su strada ai vettori alternativi non inquinanti. In particolare la formula è quella di valorizzare le connessioni tra il sistema delle reti ferroviarie con la rete dei porti in tutto l'arco Adriatico.

Il presupposto da cui parte il progetto, è che nei prossimi cinque anni in tutti i Paesi dell'area di programma prenderà forma (o comunque si completerà) una consistente serie di interventi infrastrutturali che colmeranno i deficit connettivi ed i supereranno di alcuni storici "colli di bottiglia" che hanno limitato nel passato la relazione di un sistema integrato tra porti e piattaforme logistiche retro-portuali. Il sistema, con la risoluzione delle infrastrutture del c.d. "ultimo miglio" potrebbe costituire un'importante leva per lo sviluppo economico dei Paesi Adriatici.

Le azioni individuate per rendere concreti questi obiettivi generali sono di natura essenzialmente economica. Si vogliono creare i presupposti di nuove rotte/collegamenti tra i porti e di nuove connessioni tra le piastre logistiche dell'area IPA favorendo l'avvio di servizi su treno (treni-blocco) mediante la promozione di progetti di pre-fattibilità e fattibilità ferro/nave rispetto ai tragitti su gomma. Il progetto prevede che tutti i PP siano impegnati nello studio di almeno una relazione con porti/interporti partner che sia riferita alla diminuzione di una rilevante quota di container che attualmente viaggia su strada. Una volta definita la vantaggiosità sotto il profilo economico delle proposte, il progetto prevede una specifica azione di disseminazione con destinatari operatori e terminalisti.

In particolare sul versante dell'attuazione di nuovi servizi tipo treno/blocco, il progetto intravede tra le soluzioni lo studio di nuove politiche per l'attuazione di start-up ed il potenziamento dell'offerta di logistica intermodale nelle aree meno dotate.

Uno dei problemi connessi all'attuazione di questi nuovi servizi su ferro e nave è legato al migliore controllo dei carichi trasportati (in particolarmente per quelli pericolosi) e al superamento dei sistemi di accesso alle banchine portuali. Per questo uno specifico pacchetto di lavoro riguarda l'affinamento di tecnologie ICT per il monitoraggio dei flussi di traffico di nuova generazione del progetto e l'estensione di protocollo informativi già esistenti tra i porti dell'area Napa con riferimento ad altri porti di area IPA.

La proposta di budget per la realizzazione delle azioni sopra descritte è di 12 milioni di euro. I PP aderenti all'iniziativa dovrebbero essere 18, di cui 9 italiani.

CBC Grecia-Italia



La cooperazione transfrontaliera tra la Puglia e le Regioni Epiro, Grecia occidentale e Isole Ioniche della Grecia prosegue con il Programma di Cooperazione Transfrontaliera Grecia-Italia 2007-2013; obiettivo del nuovo programma, finanziato nell'ambito dell'Obiettivo Cooperazione Territoriale della Politica di Coesione, è quello di rafforzare la competitività e la coesione territoriale tra i territori coinvolti, attraverso uno sviluppo sostenibile e la valorizzazione delle potenzialità di entrambe le sponde della frontiera marittima.

Le priorità di sviluppo individuate sono le seguenti:

- Rafforzare la competitività e l'innovazione;
- Migliorare l'accessibilità ai servizi e sviluppare reti sostenibili;
- Migliorare la qualità della vita, sostenere la protezione dell'ambiente ed accrescere la coesione sociale e culturale dei territori coinvolti.

I territori eleggibili al Programma, rispettivamente per la Grecia e l'Italia sono i seguenti:

- Grecia Occidentale: Prefetture di Etoloakarnania, Achaia;
- Isole Ioniche: Prefetture di Corfu, Lefkada, Cephalonia, Zakynthos;
- Regione dell'Epiro: Prefetture di Ioannina, Preveda, Thesprotia;
- Regione Puglia: Province di Bari, Brindisi, Lecce.
- Altri territori "adiacenti" e pertanto eleggibili entro i limiti del 20% delle risorse del Programma sono le Prefetture di Ilia e Arta e le Province di Taranto e Foggia.

www.greece-italy.eu

Guideport

<p>2.2 Accessibilità ai servizi e reti sostenibili</p> <p>Miglioramento delle reti e dei servizi di trasporto, informazione e comunicazione</p>	<p>Totale investimento progetto € 1.561.500</p> <p>Budget AP Brindisi € 378.000</p> <p>Budget Regione Puglia € 180.000</p>
<p>Inizio 1/3/2013 - Fine 30/06/2015</p>	



Progetto all'interno del Programma di Cooperazione Italia-Grecia, guidato dall'Università di Patrasso, con partner le Autorità Portuali di Brindisi e Patrasso, la Regione Puglia e le amministrazioni decentrate del Peloponneso.

L'obiettivo del progetto è fornire informazioni di geolocalizzate migliorate e un servizio di guida che riduca la congestione, migliori l'accesso ed aumenti la sicurezza dei passeggeri e dei veicoli merci nei porti e nelle aree adiacenti. Per raggiungere questo obiettivo, Guideport svilupperà un portale e una piattaforma integrata di servizi in tempo reale nelle aree portuali, riducendo gli incidenti, i danni e i tempi di attesa ed i ritardi, migliorare le condizioni di immagazzinamento e migliorare l'efficienza e l'efficacia del servizio portuale. I nuovi servizi saranno specializzati in:

- Un miglior servizio di navigazione per l'accesso ai porti;
- Sicurezza nelle aree portuali;
- Localizzazione di precisione per la logistica;
- Identificazione degli incidenti nelle aree portuali

Per i gestori delle flotte, il nuovo portale fornirà informazioni in tempo reale, e favorirà una riduzione dei tempi di attesa migliorando le condizioni di trasporto ed abbattendo i costi. Per gli utenti privati, il portale servirà a ridurre la congestione del traffico e favorirà un miglior accesso alle strutture portuali.

GIFT 2.0

2.2 Accessibilità ai servizi e reti sostenibili Miglioramento delle reti e dei servizi di trasporto, informazione e comunicazione	Totale investimento progetto € 4.884.200 Budget Regione Puglia € 1.220.000
Inizio 1/9/2013 - Fine 31/08/2015	



Greece – Italy Facilities for Transport 2.0 Leader Regione Puglia, con partner le Province di Bari e BAT, Università del Salento, Università di Patrasso e la Regione della Grecia Occidentale.

Il progetto GIFT 2.0 si basa sull'idea di considerare l'area Adriatico-Ionica come un unico hub per i flussi di traffico a media e lunga distanza. Il progetto identifica 27 hub tra porti, aeroporti e stazioni ferroviarie, e unisce i differenti servizi esistenti, ottimizzandoli per stabilire una interfaccia unica in grado di fornire informazioni, orari, biglietti e tempi di transito.

L'obiettivo generale è quello di dimostrare come far sviluppare l'area geografica Adriatico-Ionica, attraverso la gestione delle infrastrutture esistenti utilizzando le ICT, e intercettando nuovi flussi di traffico e consolidando quelli esistenti. I risultati attesi sono:

- Un sistema informazioni integrato terra-mare-aria, creato dalle autorità pubbliche e gestito dal privato (modello Trivago);
- Esperimenti pilota sulla gestione della congestione del traffico merci e passeggeri;
- Strumenti di formazione per gli operatori;
- Sviluppo di un sistema di bigliettazione unico;

Il progetto prevede anche il coinvolgimento delle Camere di Commercio pugliesi ed elleniche, per garantire un approccio plurale ed olistico alla gestione del trasporto, per direzionare gli sforzi di tutti nella riduzione dei costi e dei tempi di percorrenza, la promozione di un trasporto sostenibile e di una maggiore competitività dell'area Adriatico-Ionica.

Progetti industriali

Laboratorio Textra

Il progetto TEXTRA, nasce per svolgere attività di ricerca industriale su tecnologie e materiali innovativi per lo sviluppo di componenti di vettori di trasporto nei diversi segmenti del ferroviario, auto motive, nautico e aeronautico. Il laboratorio è stato costituito per le seguenti finalità:

Ricercare e sviluppare applicazioni di materiali avanzati nel settore dei trasporti;

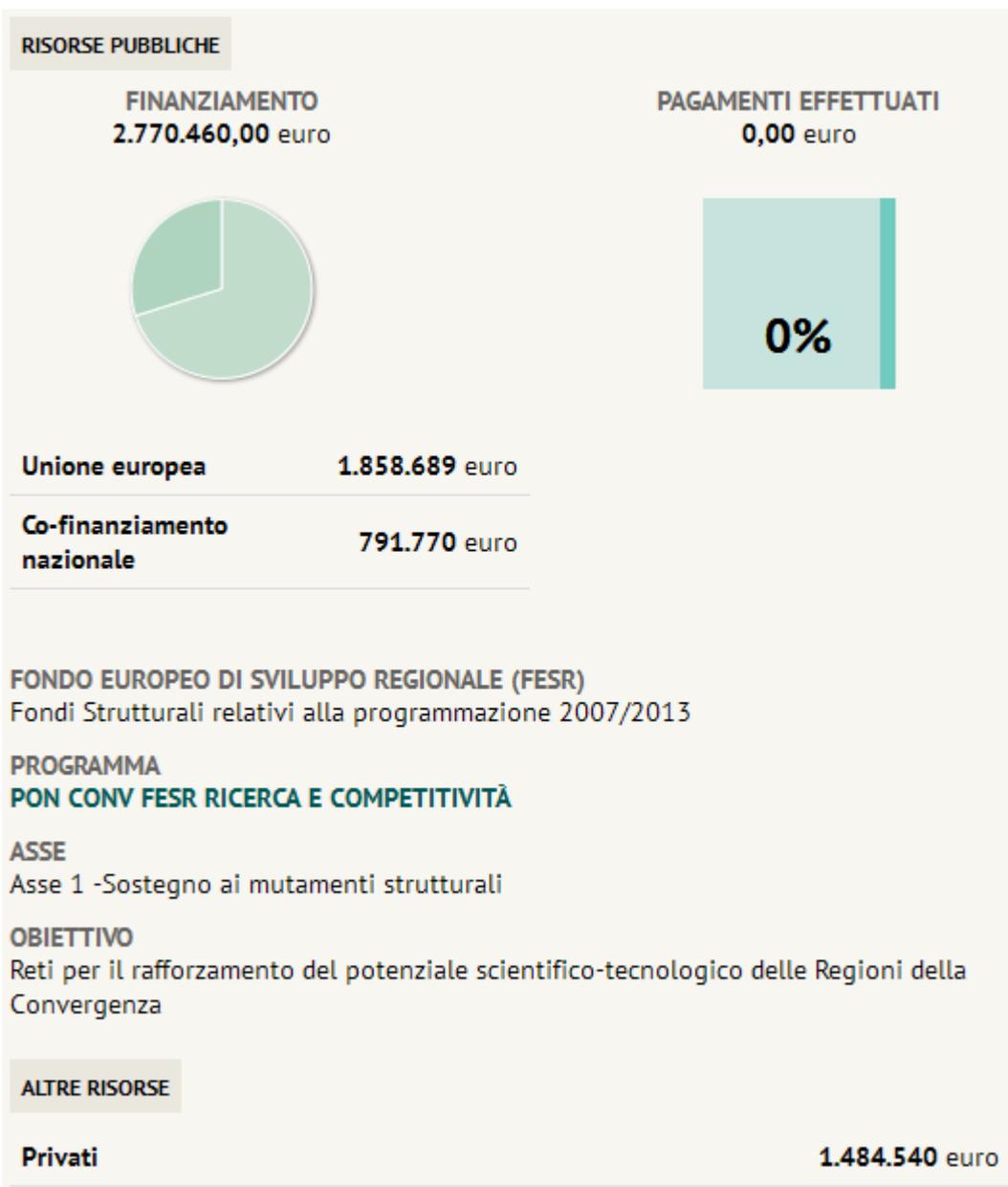
- Offrire prodotti e tecnologie derivanti da attività di R&S;
- Promuovere partnership anche in forma di ricerca cooperativa per l'industria dei mezzi di trasporto;
- Offrire tecnologie per la realizzazione con materiali innovativi di componenti e sistemi per i mezzi di trasporto di medie dimensioni, servizi di design industriale, di progettazione strutturale e di processo, di qualificazione di materiali e componenti, di prototipazione;
- Stimolare lo sviluppo di iniziative imprenditoriali per lo sfruttamento dei risultati delle proprie ricerche.

Il settore industriale cui si fa riferimento è quello della fabbricazione dei mezzi di trasporto, con particolare riguardo ai vettori ferroviari ed ai vettori di medie dimensioni quali traghetti e imbarcazioni da diporto (yacht), velivoli speciali ed elicotteri.

Tra le attività di ricerca è da segnalare **VIS4FACTORY**, progetto che mira a realizzare dei sistemi informativi visuali per la progettazione e produzione di materiali avanzati e componenti per i trasporti. In particolare si prevede di intervenire in fasi specifiche della produzione, ovvero:

- Progettazione virtuale
- Verifica qualità
- Processi di manutenzione
- Programmazione/ottimizzazione della produzione
- Processi di assemblaggio

<http://opencoesione.gov.it/progetti/1misedm177914/>



Ten-T Azione di lobbying

La Puglia è attraversata dal Corridoio V Helsinki - La Valletta. Con 8.209.000 di tonnellate, è la regione marittima non insulare ove si concentrano i maggiori flussi di traffico di cabotaggio nazionale. Il traffico con i Balcani gravita, quasi esclusivamente sui porti di Ancona, Bari e Brindisi, con circa 480.000 mezzi pesanti che sviluppano un traffico di merci per circa 12.000.000 tonnellate. Questi mezzi sono l'essenza degli scambi commerciali con tutti i paesi transfrontalieri nonché con Turchia, Bulgaria, repubbliche caucasiche ed Iran. Infine, nei porti del sistema sud e medio adriatico transitano più di 4.000.000 di passeggeri.



Nel corso dell'ultimo trimestre del 2012, la Regione Puglia ha condotto una azione di lobbying con l'obiettivo di includere la città di Bari nell'elenco degli Urban Nodes⁸⁵ nell'ambito della revisione delle linee guida delle TEN-T⁸⁶. Lo status di *nodo urbano* non avrebbe comportato dei benefici tangibili dal punto di vista del regolamento, ma sarebbe stato un qualcosa in più a favore della Puglia nell'ambito della presentazione di progetti infrastrutturali per le TEN-T, e per il Connecting Europe Facility.

L'opportunità di avere una città pugliese all'interno della lista dei nodi della Rete Centrale, avrebbe rappresentato una piccola compensazione, considerando che la Puglia è stata danneggiata dalla decisione di far terminare il Corridoio Adriatico ad Ancona, decisione che non tiene conto del fatto che i maggiori flussi di traffico merci e passeggeri si hanno proprio sulla dorsale adriatica, e non sulla tratta Roma-Napoli-Bari⁸⁷.

Il primo passo è stato analizzare i criteri di base adottati dalla Commissione Europea per la revisione delle linee guida TEN-T⁸⁸. Tra i requisiti per i *nodi urbani*, quello della popolazione era il più problematico: il documento stabiliva un limite minimo di 160.000 abitanti (dati

⁸⁵ COM(2011) 650, Annex II List of nodes of the core and comprehensive network.

⁸⁶ La Puglia è presente nella Core Network della TEN-T con i porti di Bari e Taranto, mentre il porto di Brindisi e gli aeroporti di Foggia e Brindisi sono nodi della Comprehensive Network.

⁸⁷ Come argomentato nella lettera del Commissario Potočnik.

⁸⁸ SEC(2011) 101 The New Trans-European Transport Network Policy Planning and implementation issues.

EUROSTAT), e Bari avrebbe tranquillamente superato quel limite, in seguito all'abolizione delle province ed alla creazione dell'area metropolitana. Il problema era che i dati EUROSTAT erano fermi al 2006, e il disegno di legge italiano sull'abrogazione delle province del Luglio 2012, non era stato – e non è tutt'ora – convertito in legge dal Governo Italiano. Quindi, pur avendo avuto un riscontro negativo da un funzionario della DG MOVE, abbiamo comunque deciso di intervenire sul lato del Parlamento Europeo, presentando degli emendamenti quando la proposta di regolamento era in discussione in Commissione Trasporti.

Tuttavia, la discussione sul dossier si è rivelata alquanto chiusa e bloccata sulle posizioni della Commissione Europea, cosa che ha suscitato non poche polemiche anche da parte di altri Parlamentari, che hanno lamentato una scarsa apertura da parte dei due relatori Koumoutsakos ed Ertug ad eventuali modifiche proposte.

In conclusione il nostro emendamento è stato bocciato, ed il testo emendato dal Parlamento si trova ora in Consiglio Europeo.



Progetto per la Camionale di Bari

PRIORITY 3	
Member States involved: Italy	
Applicant: Comune di Bari	
Requested funding	
Total eligible costs	€1,300,000
TEN-T requested funding:	€650,000
TEN-T funding:	50%
Recommended funding	
Total eligible costs:	€1,300,000
TEN-T recommended funding:	€650,000
TEN-T funding:	50%



È un progetto del Comune di Bari per uno studio mirante alla realizzazione della progettazione preliminare per l'implementazione di un modello di PPP sulla Strada Camionale di Bari.

Le attività comprendono la preparazione degli aspetti tecnici e di design del progetto preliminare, così come la preparazione degli studi economici e finanziari del PPP per la costruzione della camionale.

L'azione è stata valutata⁸⁹ dalla TEN-T EA come rilevante e matura, con il necessario supporto dai maggiori stakeholder. L'impatto è stato giudicato positivo e comporterà benefici socio-economici consistenti al territorio di appartenenza. Nel complesso l'azione proposta è di buona qualità, e beneficerà di un finanziamento di € 650.000 pari alla metà del costo totale del progetto.

⁸⁹ "Proposal for an Implementing Decision on the selection of projects" p. 114, TEN-T Executive Agency, Luglio 2013

Il distretto logistico

Grazie ad un sistema di infrastrutture aeroportuali e portuali efficienti, la Puglia vanta un settore logistico di estrema efficacia in grado di garantire flessibilità e immediatezza di risposta a un mercato sempre più globalizzato.

Collegamenti diretti e indiretti con i porti pugliesi garantiscono il traffico container con l'Europa orientale e l'Asia. Nel porto di Taranto, i cospicui investimenti nella movimentazione di container e gli accordi internazionali con il gruppo di logistica multinazionale Evergreen di Taiwan, hanno dato vita alla Taranto Container Terminal SpA (TCT). Con 48.000.000 di tonnellate movimentate, è il secondo porto italiano per movimentazione merci. Con il completamento dell'interporto di Bari, sarà possibile trasportare su gomma le merci fino a Bari, e da qui metterle su rotaia con la potenzialità di arrivare a Monaco di Baviera in 36 ore.

Anche il porto di Brindisi ha un rilevante traffico commerciale e industriale. I suoi tre bacini ospitano strutture logistiche per la movimentazione di merci e lo sbarco di prodotti destinati all'alimentazione del polo energetico.

La Regione punta sull'intermodalità, per diventare l'HUB di riferimento del Mediterraneo. Completare l'interporto di Bari per assicurare il trasporto da ferrovia a gomma. Questo permetterà di veicolare le merci in arrivo dal porto di Taranto e attraverso la ferrovia connettersi al corridoio 5 con la potenzialità di arrivare a Monaco di Baviera in 36 ore.

Nel 2010 la regione Puglia ha approvato la nascita del distretto della logistica di Bari. Il distretto rappresenta la cerniera con il Mediterraneo ed i Balcani e raccoglierà 158 imprese, associazioni del settore, organismi sindacali, enti locali, Università ed istituzioni..

Il piano di sviluppo del distretto mostra tre indirizzi strategici: aumentare la competitività, favorire l'innovazione tecnologica e la riorganizzazione operativa, spingere verso l'internazionalizzazione delle attività. Obiettivi da raggiungere attraverso la formazione del personale tecnico e manageriale, ma anche con significative innovazioni tecnologiche come lo sviluppo di software dedicati alla logistica che mettano in connessione info-telematica le imprese da un lato e gli operatori del trasporto e della logistica dall'altro.

Sul fronte dell'internazionalizzazione, si punta più specificatamente all'aggregazione in consorzi per offrire servizi integrati sui mercati esteri a costi più contenuti e competitivi. Tutti progetti finalizzati ad una crescita della quota di mercato nazionale pari al 10% e di mercato internazionale del 30% e anche ad un incremento dell'occupazione del 5% in tre anni.

Il sistema logistico si compone di 8.462 imprese attive nel 2009, operanti nel trasporto merci su strada e ferrovia, via mare e aerea ed ha un valore aggiunto di circa 3 milioni di euro.

Interporto di Bari

L'Interporto Regionale della Puglia costituisce uno dei sistemi intermodali d'avanguardia del Sud Italia. La superficie interessata è di circa 50 ettari di cui 90 mila mq di superficie coperta, per magazzini logistici ed edifici direzionali. Per il suo posizionamento strategico l'Interporto Regionale della Puglia può essere considerato l'unica infrastruttura logistica nel mediterraneo orientale in grado di intercettare il traffico merci proveniente e diretto verso l'area balcanica.

La realizzazione dell'interporto si inserisce inoltre una visione più ampia orientata a cogliere le opportunità derivanti dalla crescita dei mercati del far-east e della penisola indiana

e dalla riorganizzazione del traffico verso il Nord America con il conseguente rafforzamento del sistema logistico del Sud Europa.

In tale ottica l'Interporto Regionale della Puglia si configura come una vera e propria piattaforma retroportuale a servizio del sistema costituito dagli scali pugliesi oltre che dal porto di Gioia Tauro. L'Interporto Regionale della Puglia è membro dell'Unione Interporti Riuniti e di Europlatform.

Porti

I porti di Puglia Bari, Barletta, Monopoli, Taranto e Brindisi hanno cominciato un'opera di stretta collaborazione per valorizzare i propri punti di forza e risultare più competitivi nel mercato internazionale. L'associazione APulian Ports (APP) sarà costituita dalle Autorità Portuali pugliesi del Levante, di Taranto e di Brindisi, con l'indirizzo strategico della Regione Puglia, al fine di muoversi come un unico soggetto nel sistema internazionale.

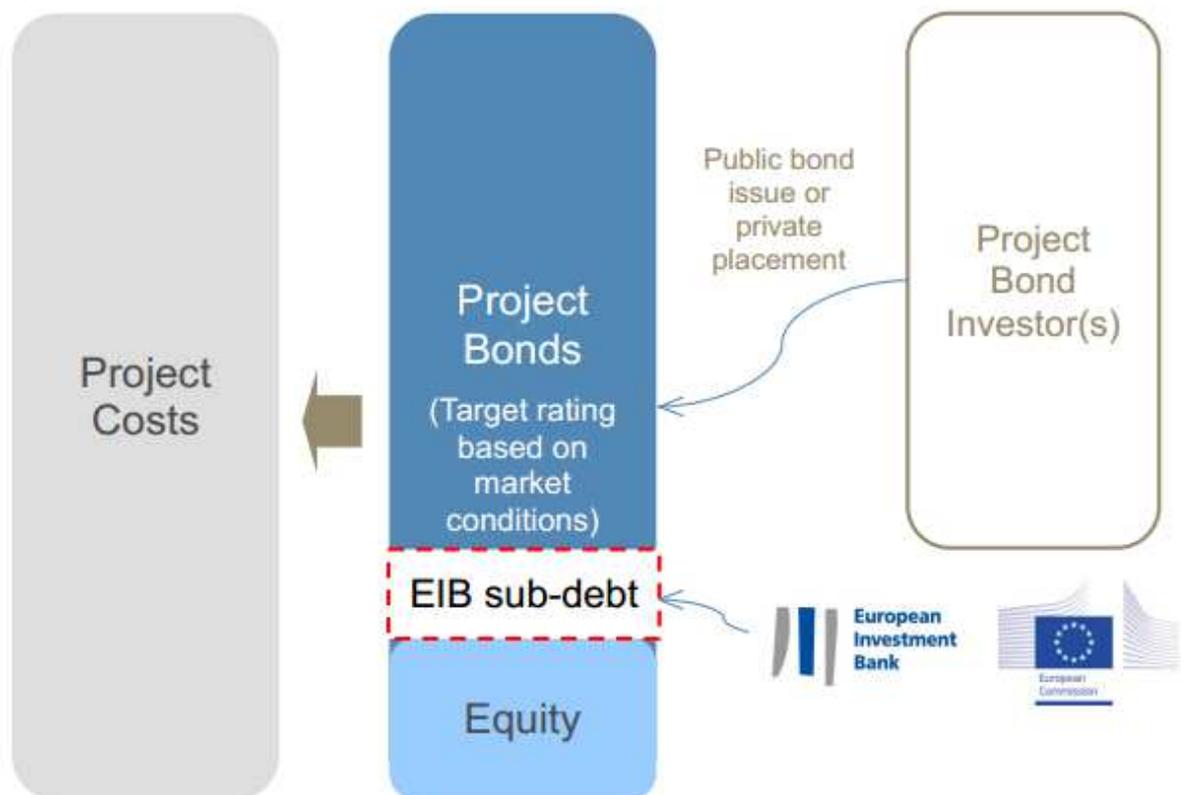
L'associazione segue l'esempio di *Ligurian Port* e *Napa*. La finalità principale di APP sarà lo sviluppo di azioni di marketing articolate su due livelli: promozione di un marchio territoriale comune per relazioni internazionali, bandi europei e fiere insieme alla valorizzazione delle specificità e delle punte di eccellenza di ciascuno scalo.

Il modello è quello di una struttura snella, dotata di una sua autonomia con l'obiettivo di intercettare nuovi traffici, che sfrutta le peculiarità e potenzialità di ciascun porto per rivolgersi a un bacino di mercato più ampio, per far crescere la capacità d'urto pugliese rispetto al cambiamento della domanda.

Strumenti di finanziamento

Nel corso del riesame della politica in materia di TEN-T, la Commissione ha concluso che molti dei progetti prioritari erano in ritardo sulle tempistiche. Una delle ragioni di tale ritardo va ricercata nell'insufficienza dei finanziamenti per i progetti. Finora, la politica in materia di TEN-T ha fornito un collage di progetti nazionali scarsamente collegati anziché una rete pan-europea globalmente interconnessa. Occorre pertanto prestare maggiore attenzione ai collegamenti transfrontalieri, all'integrazione intermodale e a una migliore interoperabilità.

Inoltre, la Commissione intende stimolare gli investitori privati, come gli investitori istituzionali, affinché investano in progetti TEN-T. La proposta sull'iniziativa *project bond*⁹⁰ è stata concepita al fine di stimolare tale comportamento in quanto può migliorare la valutazione del credito dei progetti grazie alla presenza di garanzie. Questo significa che parte dei rischi del progetto sono trasferiti alla BEI che riceve un contributo fisso per il programma TEN-T di 230 milioni di euro nella fase pilota (2012-2013). La motivazione di tale scelta è la correzione di disfunzioni del mercato: vengono menzionate la liquidità insufficiente sul mercato e l'avversione al rischio, sebbene sia discutibile che si tratti realmente di disfunzioni del mercato⁹¹.



⁹⁰ COM(2011) 660 Una fase pilota per l'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti.

⁹¹ La Commissione europea si aspetta che l'iniziativa project bond generi un effetto leva pari a 15-20 volte il suo contributo, anche se non è chiaro quale sia il reale effetto leva. Vedi SEC(2011) 1237

Anche l'utilizzo del Partenariato Pubblico-Privato (PPP) merita una certa attenzione. I PPP sono un modo per strutturare un progetto ed attrarre finanziamenti dal settore privato. Sebbene siano diventati popolari in questo momento, bisogna tenere a mente che non costituiscono la panacea di tutti i mali; i recenti progetti PPP hanno mostrato risultati disomogenei, in alcuni casi ottenendo dei successi ed in altri invece mostrano una certa instabilità finanziaria, dovuta al fatto di non aver saputo generare traffico sufficiente a sostenere le spese, o perché sono stati rinegoziati a svantaggio del settore pubblico. L'utilizzo dei PPP è particolarmente vantaggioso laddove un progetto consenta alla società costruttrice la libertà di progettazione e costruzione. I PPP richiedono sempre una buona consulenza in materia di appalti e non dovrebbero essere adottati per rimuovere i progetti dai bilanci, come avvenuto in passato. Occorre prestare molta attenzione ai PPP che dipendono dalla disponibilità e/o da meccanismi di pagamento correlati al rendimento. Il punto centrale della questione riguarda il trasferimento del rischio e l'alta leva finanziaria, che è molto incerta.

Fonti di finanziamento

Le maggiori fonti di finanziamento in Europa sono tre: i bandi europei, i finanziamenti della BEI e gli strumenti finanziari innovativi. La proposta del Multiannual Financial Framework⁹² include importanti novità: innanzitutto il programma TEN-T sarà unito al CEF e l'iniziativa sui Project Bond, in caso di successo, rimpiazzerà il LGTT⁹³. Uno dei cambiamenti più importanti riguarda il rafforzamento della programmazione strategica.

Secondo un recente studio del Parlamento Europeo⁹⁴ la contribuzione finanziaria allo sviluppo delle TEN-T risulta provenire per il 73% da finanziamento nazionale e per il 27% dall'Unione Europea. Quest'ultima è composta da:

- Fondi TEN-T 2%
- Fondi Strutturali e di Coesione 11%
- Cofinanziamento BEI 14%

La contribuzione finanziaria totale dell'Europa alle infrastrutture TEN-T è stata di 105 mld€ (secondo la precedente divisione 8mld€, 44mld€, 53mld€).

Table 4: Financing sources and financial instruments (2007-2020)

EU FUNDING	BANK FINANCING	PPPs AND INNOVATIVE FINANCING INSTRUMENTS
TEN-T programme (2007-2013) Connecting Europe Facility (2014-2020)	EIB (standard loans)	PPPs
ERDF	EBRD	LGTT EU Project bonds (2012-2013)
Cohesion Fund		Marguerite Fund SFF/SA

Note: These are not all financial instruments/sources for TEN-T, but only the ones that are discussed in this study.

I sussidi provenienti dai fondi TEN-T e dai Fondi Strutturali/Coesione rappresentano la fonte principale del finanziamento europeo. Mentre il quadro legislativo per l'allocazione delle risorse è creato dalla DG Move, la gestione tecnica è responsabilità dell'Agenzia Esecutiva TEN-T. Il coefficiente di finanziamento massimo è del 50% per studi o progetti, dal 10 al 30% per lavori, 50% per la ERTMS⁹⁵ e 20% per sistemi di gestione del traffico.

⁹² COM(2011) 500

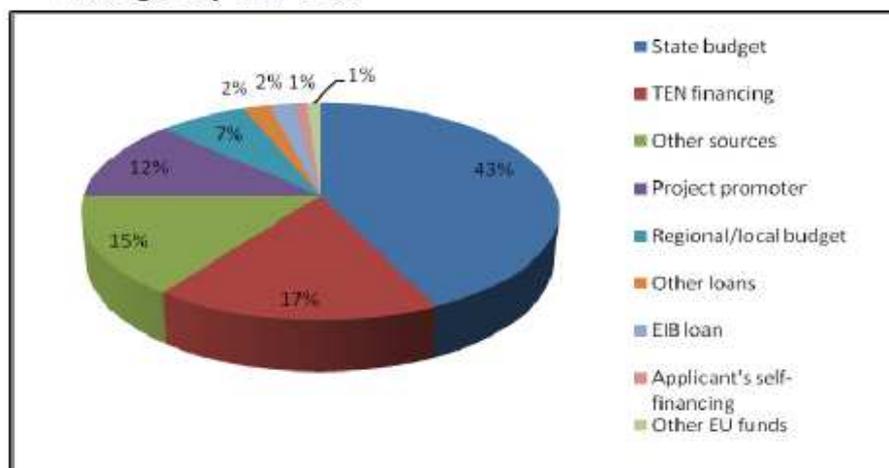
⁹³ Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network - Strumento di garanzia del prestito per i progetti della TEN-T.

⁹⁴ TEN-T Large Projects – Investments And Costs, 2013.

⁹⁵ European Rail Traffic Management System.

Il tasso più alto dei finanziamenti per i Fondi Strutturali\Coesione è dell'85%. Il 73% dei progetti hanno ottenuto un finanziamento tra il 10 e il 30%, mentre il 27% è stato finanziato al 50%.

Figure 7: Sources of financing of TEN-T projects (on-going and closed by 2010) managed by TEN-T EA



Source: Panagopoulou (2011).

Passando dalle fonti agli strumenti finanziari propriamente detti, quelli adattabili alla progettazione delle infrastrutture sono parecchi; alcuni comunque sono semplici varianti uno dell'altro:

- Grants*. Sono trasferimenti effettuati in contanti, beni o servizi per i quali non è richiesta la restituzione. Nonostante tutti gli obblighi connessi a questa modalità, c'è sempre un certo pessimismo riguardo la funzionalità di queste risorse dati a fondo perduto, in quanto potrebbero causare distorsioni di mercato e mancanza di controllo su come vengono spesi.
- Debiti* (prestiti o bond). Si tratta di trasferimenti con l'obbligo di restituzione. Seguono le regole comuni dei prestiti bancari (beneficiario nominale, tasso di interesse e termine); i bond sono simili ai prestiti, con la differenza che l'investitore si sostituisce alla banca nel prestare il denaro per la realizzazione del progetto.
- Equity*. È il capitale di rischio investito nell'opera, normalmente messo dagli investitori; per esempio il capitale messo dai privati nella costituzione di un PPP. I fondi per le infrastrutture e – sempre più frequentemente – i fondi pensionistici, stanno finanziando un numero di progetti sul trasporto in tutta Europa.

Per stimolare gli investimenti privati, la Commissione Europea ha considerato quattro strumenti finanziari come innovativi, nei quali la BEI gioca un ruolo chiave. Questi strumenti hanno fornito circa 5 mld€ nel periodo 2007-2013, con la SFF che da sola ha provveduto a 3,75 mld€.

- 1) *La Structured Finance Facility* (SFF): stabilita nel 2001 per supportare i progetti prioritari con un alto rischio di investimento, consiste in prestiti Bei dati agli Stati Membri;

- 2) *Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network (LGTT)*: creati nel 2008 per attrarre i capitali private. Fornisce una garanzia dal rischio in particolare per i primi anni successivi al completamento dei progetti che producono entrate;
- 3) *EU Project Bonds*: questa iniziativa, iniziata con una fase pilota nel 2012-2013, proverà ad attrarre capitale privato da investitori istituzionali come le compagnie di assicurazioni e i fondi pensione. Questi bond mirano ad aumentare il credit rating almeno al livello A.
- 4) *Il Fondo Margherita*: un fondo equity stabilito nel 2008 da sei operatori inclusa la BEI e la KfW (Banca di Sviluppo Tedesca). Fino ad oggi è stata usata per le reti energetiche, ma in teoria sarebbe adatta anche al finanziamento delle TEN-T.

Altre forme di finanziamento sono i sussidi sui tassi di interesse e gli sconti. Le garanzie sui prestiti si hanno quando una terza parte si fa garante per il prestito al posto del debitore; le garanzie possono incoraggiare alcune banche a finanziare progetti che non potrebbero altrimenti finanziare a causa dell'elevato rischio. Da segnalare anche l'assistenza tecnica che, sebbene non sia uno strumento finanziario in senso stretto, viene molto usata dall'Europa per effettuare gli studi di fattibilità.

Table 5: Main characteristics of TEN-T financing sources and financial instruments

FINANCING SOURCE/ INSTRUMENT	TYPE OF FUNDING	BUDGET 2007-2013 (EUR BILLION)	PROPOSED BUDGET 2014-2020 (EUR BILLION)	MANAGEMENT	MAX. CO-FINANCING RATE****
TEN-T programme	Mainly grants	8	--	EC/TEN-T EA	50%
CEF	Mainly grants	--	31.7	EC/executive agency	50%
Marguerite Fund	Equity	1.5**	Not known	Core sponsors (banks)/EC	10%
LGTT/EU project bonds	Guarantees	1*** 0.23 for project bonds	Not determined yet, will fall under CEF	EIB/EC	20%
ERDF	Grants	81.7*	Not known ex ante	Member states/EC	85%
CF	Grants		Not known ex ante	Member states/EC	85%
EIB	Standard loans (80%) and innovative instruments	53	Demand driven	EIB ²¹	75%
	SFF/SA loans		Demand driven	EIB	Max. EUR 300 million
EBRD	Loans	Not known	Demand driven	EBRD	N/a
National, regional, local governments	Grants Loans Guarantees	Not known	Not known	National, regional, local government	100%

La Banca Europea degli Investimenti

La BEI ricopre un ruolo fondamentale nella nuova iniziativa dei *project bond*. Inoltre interviene nel finanziamento diretto delle TEN-T, fornisce le Structured Finance Facility/Special Activities (SFF/SA) e i prestiti sulle infrastrutture del trasporto (LGTT), e investe nei fondi equity, incluso il Fondo Margherita. I prestiti standard rappresentano circa l'80% del volume dei finanziamenti totali della BEI per il trasporto, mentre il restante 20% è fatto da SFF/SA e i LGTT. I progetti normalmente considerati troppo rischiosi per gli standard BEI solitamente sono poco attrattivi anche per il settore privato, e quindi difficilmente si può ricorrere allo strumento del Partenariato Pubblico-Privato. Si utilizzano quindi gli SFF/SA per rendere il progetto più appetibile per il settore privato.

EIB	CHARACTERISTICS
Definition/Objective	"The EIB furthers the objectives of the European Union by making long-term finance available for sound investment".
Legal basis of the instrument (where relevant)	Article 308-309 of the TFEU; The EIB statute, 2009
Geographical coverage	The EU-27, the enlargement area of SE Europe and external provision in Asia, Africa, Caribbean, Pacific and Central America
Total budget allocated 2007-2013 2014-2020	<ul style="list-style-type: none"> Approximately EUR 53 billion⁷¹ (for TEN-T alone), of which 80% standard loans and the remainder innovative financial instruments Demand-driven
Budget management (centralised/ decentralised)	Centralised management by EIB board in which all EU Member States are represented
Forms of available project finance (e.g. loans, grant, equity)	Commercial long term loans, plus various innovative instruments discussed in section 3.5.
Main eligibility criteria	<p>The general appraisal of the EIB includes:</p> <ul style="list-style-type: none"> A cost benefit analysis (including local and environmental costs/benefits), in which "the extent to which a project applies the user and polluter pays principles shall also be taken into consideration" An estimation of the absolute and relative (to baseline) GHG emissions <p>In the new lending policy (2011), the required expected economic rate of return, including externalities, is differentiated across modes⁷². Projects in public transport, rail, inter-modal and waterborne transport are accepted with lower returns than road and aviation projects.</p>
Max. co-funding rate	Normally restricted to 50% of the total investment; for some TEN-T projects it may reach as high as 75% (EIB, 2004).

La BEI ha investito circa 75 mld€ per i progetti TEN-T nel periodo 2004-2013; solo nel 2011, sono stati prestati 9.8 mld€ per i maggiori assi di trasporto TEN-T. Per queste infrastrutture, la Banca può concedere prestiti elevati e a lunga scadenza, con un tasso di interesse fisso o variabile, tassi che sono stati predisposti specificamente per finanziare le grandi infrastrutture europee. Oltre a questi, la BE offre altri strumenti speciali, come il Partenariato Pubblico-Privato (PPP), le Structured Finance Facility/Special Activities

(SFF/SA) e il Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects (LGTT).

Structured Finance Facility/Special Activities (SFF/SA)

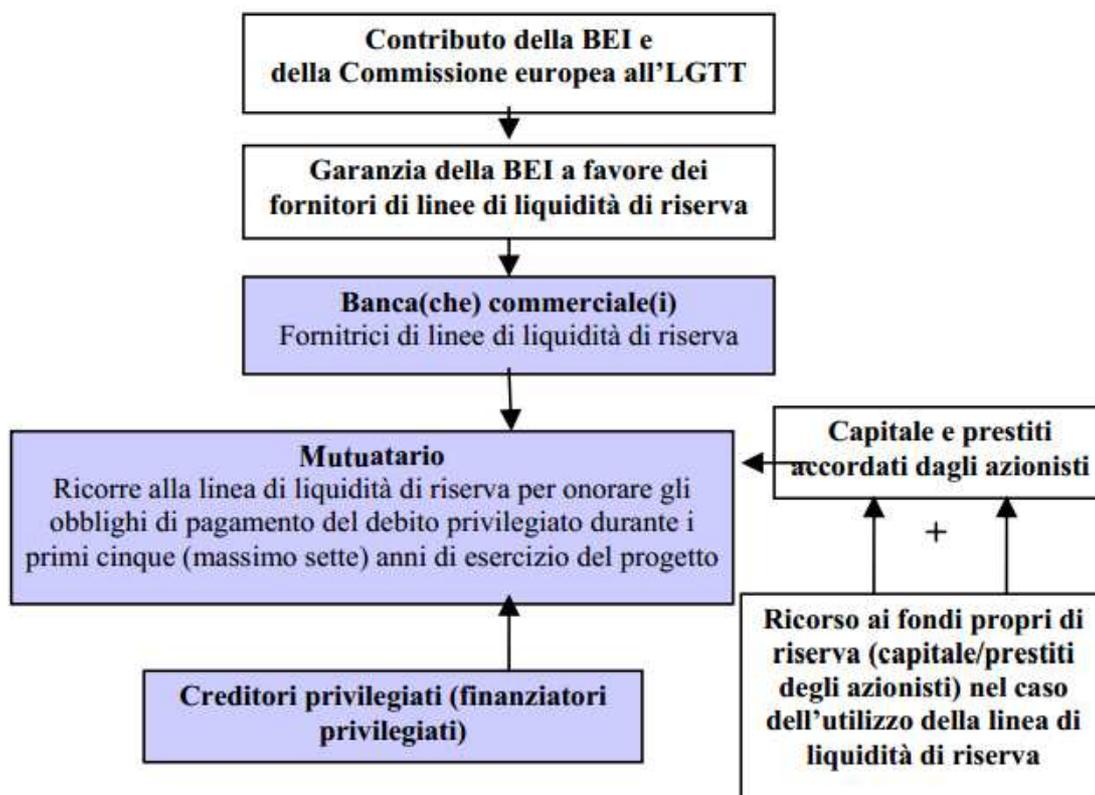
Questi strumenti sono stati creati nel 2001 per fornire un ulteriore supporto ai progetti prioritari attraverso strumenti finanziari con un rischio maggiore rispetto a quello standard accettato dalla BEI. Questi strumenti permettono alla Banca di partecipare su una base uguale a quella di altri investitori senior, assumendosi i rischi di costruzione e operazionali. Il loro obiettivo è di combinare la tipologia di finanziamento con i requisiti dei progetti su larga scala.

SFF/SA	CHARACTERISTICS
Definition/Objective	To generate significant value added by the provision of additional support for priority projects through instruments with a risk profile that is higher than the standard normally accepted by the bank
Legal basis of the instrument (where relevant)	The EIB statute, 2009
Geographical coverage	EU-27
Total budget allocated 2007-2013	See Table 8 for the contribution of the SFF/SA to TEN-T financing for the years 2004-2009.
Budget management (centralised/decentralised)	Managed by the EIB
Forms of available project finance (e.g. loans, grant, equity)	Large long maturity loans with fixed or variable rates
Main eligibility criteria	European added-value and contribution to the sustainable development of transport
Max. co-funding rate	Lending is capped at EUR 300 million per project.

Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects

Il LGTT è lo strumento di garanzia del prestito per progetti di trasporti TEN-T. È un meccanismo finanziario innovativo concepito e istituito congiuntamente dalla Commissione Europea e dalla BEI allo scopo di stimolare un maggior coinvolgimento da parte del settore privato nel finanziamento delle reti transeuropee dei trasporti. Questo strumento si rivolge a quei progetti che presentano un alto rischio sul piano delle entrate durante le fasi iniziali operative. Esso coprirà una parte di tali rischi, migliorando la solidità finanziaria del progetto.

Lo strumento ha una dotazione di 1 miliardo di euro (la Commissione e la BEI apportano ciascuna 500 milioni di euro) che dovrebbe consentire a garantire prestiti privilegiati per un volume totale di 20 miliardi di euro. L'LGTT ha lo scopo di favorire gli investimenti nelle TEN-T migliorando notevolmente la capacità di rimborso, da parte del mutuatario, dei debiti privilegiati nella fase operativa di avvio del progetto complessivo, a prescindere dal livello iniziale delle entrate relative al traffico. È stato concepito per rafforzare notevolmente la qualità del credito delle linee di credito privilegiate, portando in tal modo ad una riduzione dei margini di rischio applicati ai prestiti privilegiati accordati ai progetti.



Il Fondo Margherita

Si tratta di un fondo pubblico-privato⁹⁶ con una prospettiva di lungo periodo, che si pone l'obiettivo di finanziare progetti greenfield (65% degli investimenti totali) e brownfield (35%) nel settore dell'energia, dei trasporti e nelle rinnovabili avanzate (mature renewable). Il budget totale ammonta a 700 milioni di euro di cui 600 sono provenienti da sei Core Sponsor (la BEI, Caisse des Dépôts et Consignations, Cassa Depositi e Prestiti, Kreditanstalt für Wiederaufbau, Instituto de Credito Oficial, e la Powszechna Kasa Oszczędności), un'ulteriore parte da altri investitori e 80 dalla Commissione Europea. Il fondo è aperto alla partecipazione di investitori privati, pubblici e istituzionali che condividano una prospettiva di lungo periodo (20 anni). Le priorità di investimento saranno le TEN, sia per i trasporti che per l'energia, con una soglia minima di 10 mln€. Saranno finanziati soltanto progetti con una dimensione europea, e localizzati nel territorio EU27.

Il Partenariato Pubblico-Privato (PPP)

Gli Stati Membri devono affrontare continui restringimenti del loro budget sia dall'interno che dall'esterno. Dall'interno quando devono affrontare il problema dell'invecchiamento della popolazione, e quindi molti fondi vanno via in pensioni e assistenza sanitaria, qualità della

⁹⁶ www.eib.org/projects/pipeline/2009/20090360.htm

vita, sicurezza e sostenibilità ambientale. Le sfide esterne arrivano dalla debolezza nei confronti della globalizzazione e dalle pressioni della crisi nell'eurozona. Dati i significanti investimenti nelle TEN-T l'uso del capitale privato dovrebbe essere incoraggiato e facilitato. Il coinvolgimento dei privati può avvenire operando in concomitanza con altri strumenti finanziari che procurino una forma di *blended finance* (combinazioni di due o più condizioni, es. prestito bancario più finanziamento). I PPP non solo assicurano l'accesso al capitale privato di investitori che cercano un guadagno, ma assicurano l'accesso al know-how imprenditoriale ed alle abilità manageriali. L'obiettivo dei PPP è promuovere l'efficienza nell'utilizzo dei servizi finanziari e il coinvolgimento delle abilità del privato.

Con il termine di Partenariato Pubblico Privato⁹⁷ ci si riferisce a “*forme di cooperazione tra le autorità pubbliche e il mondo delle imprese private finalizzate al finanziamento, costruzione o rinnovamento, gestione, manutenzione di un'opera pubblica o alla fornitura di un servizio pubblico*”⁹⁸. La BEI ha costruito una vasta esperienza nel settore grazie alla creazione dello *European PPP Expertise Centre*⁹⁹, una iniziativa congiunta con la Commissione Europea, gli Stati Membri e i Paesi Candidati, che rafforza la capacità dell'attore pubblico di operare all'interno di un partenariato. Esso facilita lo scambio di esperienze e buone pratiche, e fornisce supporto per la preparazione dei progetti, e servizi di consulenza ed advisory per il settore pubblico, riguardanti la gestione dei PPP.

Tali partenariati devono rispettare le norme comunitarie concernenti:

- il funzionamento del mercato interno;
- il patto di stabilità e di crescita;
- la normativa comunitaria sui mercati pubblici e le concessioni di servizi;
- le norme in materia di concorrenza, quando i PPP esercitano un'attività commerciale.

I finanziamenti dell'UE possono servire a co-finanziare i PPP. Gli attori pubblici e privati nazionali possono beneficiare in primis dei fondi strutturali associati ai PPP, come per le iniziative JASPER, JESSICA e JEREMIE¹⁰⁰, dei fondi della BEI e del Fondo europeo per gli investimenti (FEI), degli strumenti finanziari della rete TEN-T, volti ad aumentare la partecipazione privata, l'apporto di capitale di rischio e l'assegnazione di prestiti bancari, ed infine del 7° programma quadro di ricerca e sviluppo e dell'iniziativa tecnologica congiunta (JTI). L'UE propone altresì l'utilizzo di strumenti destinati all'innovazione, quali il meccanismo di finanziamento con ripartizione dei rischi (RSFF), istituito congiuntamente dalla Commissione europea e dalla BEI per facilitare l'accesso ai prestiti; e gli strumenti finanziari del programma quadro per la Competitività e l'Innovazione¹⁰¹ (CIP), che sostengono i PPP nei settori della ricerca, dello sviluppo tecnologico, della dimostrazione e dell'innovazione. Esistono molte variazioni dei PPP, che possono essere raggruppate in quattro categorie:

- Private finance only; chiamati Build-Operate-Transfer (BOT) finanziati esclusivamente dai privati;
- Public-private finance; la forma standard;
- Design-Build-Finance-Operate: finanziati da privati che vengono remunerati con i pedaggi;

⁹⁷ COM(2009) 615 Mobilitare gli investimenti pubblici e privati per la ripresa e i cambiamenti strutturali a lungo termine: sviluppare i Partenariati Pubblico-Privato.

⁹⁸ COM(2004) 327 Libro Verde relativo ai partenariati ed al diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni.

⁹⁹ www.eib.org/epcc/index.htm

¹⁰⁰ http://ec.europa.eu/regional_policy/the_funds/instruments/index_it.cfm

¹⁰¹ <http://ec.europa.eu/cip/>

- I PPP finanziati con risorse pubbliche, ma con operazioni finanziarie di private.

A queste si aggiunge la modalità Transfer-Operate-Transfer TOT dove una infrastruttura esistente viene modernizzata e migliorata e in seguito ritrasferita al pubblico. Le entrate dei progetti PPP vengono di solito dai pedaggi o dalle tasse statali. Le ultime possono essere basate sull'uso dell'infrastruttura, o sulla performance (tempo di utilizzo e output).

È importante sottolineare che i PPP non devono essere visti come la panacea globale e che ci sono delle chiare circostanze in cui questa forma di finanziamento non dovrebbe essere adottata. I progetti devono essere commercialmente fattibili e tendenti a favorire progetti che risolvano esistenti problemi di capacità e richiesta degli utenti, piuttosto che completare una rete di trasporto. Comunque, l'utilizzo degli strumenti finanziari più appropriati può aiutare a rendere più attrattivo un progetto altrimenti difficilmente finanziabile. Il settore privato richiede un flusso robusto e stabile di entrate dal progetto, dagli utenti o dal governo. I progetti dovrebbero essere strutturati per permettere la flessibilità del privato ad usare la sua esperienza e proporre soluzioni innovative e efficienti.

Il collegamento di questi strumenti innovativi con i finanziamenti della UE e della BEI permette ai progetti di essere appetibili al settore privato. Infatti essi riducono l'esposizione al rischio trasferendolo sull'investitore pubblico, in modo da attrarre anche fondi che altrimenti non avrebbero interesse nella realizzazione del progetto in questione.

Connecting Europe Facility

Il Connecting Europe Facility¹⁰² è il successore del Programma TEN-T, nel senso che lo assorbe, combinandolo con i finanziamenti del Fondo di Coesione e degli strumenti innovativi. Il CEF è stato pensato per superare i problemi chiave delle TEN-T, in particolare intermodalità, interoperabilità e il gap finanziario. Esso si baserà sull'individuazione di una rete principale (Core Network) e 10 corridoi multimodali transfrontalieri.

L'Europa ha bisogno di una rete principale dotata di corridoi, in grado di sostenere il trasporto merci e il traffico passeggeri in modo altamente efficiente e poco inquinante, capace di sfruttare il più possibile le infrastrutture esistenti, completare i collegamenti mancanti, ridurre le strozzature e utilizzare servizi più efficienti nelle combinazioni multimodali. Il costo per sviluppare l'infrastruttura di trasporto dell'Unione Europea in modo da soddisfare la domanda è stato stimato a 1,5 trilioni di euro nel periodo 2010-2030. Il completamento della rete TEN-T richiederà circa 500 mld€ di euro fino al 2020, di cui circa 250 saranno destinati all'eliminazione delle principali strozzature.

La Commissione ha proposto questo strumento allo scopo di promuovere il completamento della "rete principale di trasporto", dei "corridoi energetici prioritari" e dell'infrastruttura digitale, indispensabili all'UE per assicurare in modo sostenibile la sua futura competitività. Tale meccanismo sosterrà le infrastrutture aventi dimensione europea e di mercato unico, indirizzando l'aiuto dell'UE verso le reti prioritarie che devono essere realizzate entro il 2020 e le questioni che maggiormente richiedono un intervento europeo.

Gli Stati Membri e l'Unione Europea devono stabilire le condizioni necessarie per stimolare gli investimenti privati e devono intensificare i loro sforzi nonostante ma soprattutto date le attuali difficoltà finanziarie cui devono far fronte tutte le autorità pubbliche. Per essere più efficaci, tali strumenti devono essere multisettoriali e multinazionali, onde ottimizzare la diversificazione e quindi ridurre i rischi. Ciò può essere conseguito solo a livello europeo, sulla base di corridoi ben definiti e di specifiche aree di investimento.

Il CEF sosterrà progetti paneuropei che prevedono un approccio coordinato e ottimizzato per ridurre i costi collettivi o risolvere la questione della disparità dei profitti. Inoltre, mediante la definizione congiunta di strumenti finanziari, il meccanismo fornirà leve per attirare i finanziamenti del settore privato provenienti sia dall'interno sia dall'esterno dell'Unione. Il finanziamento dei progetti sarà pertanto complementare e rafforzerà l'utilizzo dei fondi dell'UE. Il meccanismo sarà gestito a livello centrale dalla Commissione con il sostegno di un'agenzia esecutiva (quale l'attuale agenzia esecutiva TEN-T) e da intermediari finanziari. I promotori del progetto saranno responsabili dell'attuazione tecnica pratica dei progetti sul campo (per esempio, gare e appalti). Il meccanismo sarà integrato da ulteriori risorse nell'ambito del Fondo di coesione a favore di investimenti correlati in infrastrutture di trasporto.

A seconda dei settori, della posizione geografica e del tipo di progetti, saranno applicati diversi tassi di cofinanziamento per bilanciare la necessità di massimizzare l'effetto leva e per accelerare considerevolmente l'attuazione del progetto. I tassi massimi di cofinanziamento saranno modulati sulla base di un'analisi costi-benefici per ciascun progetto, della disponibilità di risorse di bilancio e della necessità di massimizzare l'effetto moltiplicatore dei finanziamenti dell'Unione europea. Per i tre settori, l'incidenza del tasso di cofinanziamento

¹⁰² COM(2011) 676 Pacchetto per la crescita: integrazione delle infrastrutture europee.

applicabile dipende in larga misura dal livello di sviluppo e dalle condizioni economiche dei paesi interessati.

Il meccanismo per collegare l'Europa combinerà strumenti basati sul mercato e il sostegno diretto dell'Unione europea, al fine di ottimizzare l'impatto del finanziamento. L'elevato effetto leva degli strumenti finanziari innovativi (che potrebbe per esempio arrivare fino a 1:25 per le obbligazioni per il finanziamento dei progetti) e l'assorbimento efficace del sostegno diretto dell'UE (come è avvenuto per il piano europeo di ripresa economica o per il programma TEN-T) contribuiranno in misura significativa ad attenuare i rischi e ad agevolare l'accesso al capitale per coprire l'enorme fabbisogno di investimenti.

Ultime news sul budget

L'accordo¹⁰³ raggiunto in Consiglio Europeo sul budget prevede uno stanziamento totale di 29.299 mld€, così ripartiti:

- 23.174 mld€ ai trasporti (di cui 10 mld€ dal Fondo di Coesione);
- 5.126 mld€ per le infrastrutture energetiche;
- 1 mld€ per le telecomunicazioni.

CEF 214-2020	€ 29.299 totale			
	€5.126 mld Energia	€ 1 mld TLC	€ 23.174 mld Trasporti	
			€ 13.174 mld	€10 mld Fondo di Coesione

Riguardo all'utilizzo degli strumenti finanziari innovativi, è stato deciso che la contribuzione del CEF a questi strumenti non potrà superare il 10% del budget totale, e che i project bond partiranno progressivamente nel 2014. La loro completa implementazione dipenderà da una valutazione indipendente su questa fase iniziale.

¹⁰³ Press release 10 Luglio 2013, rif. 11439/13

Fondo di Coesione e FESR

Il trasporto è un tema finanziato anche dai tre maggiori fondi europei FES e FESR (Fondi Strutturali) e dal Fondo di Coesione. La discussione del MFF 2014-2020 ovviamente interesserà anche loro, e di conseguenza la quantità di risorse destinabili agli investimenti nel trasporto. Ecco le principali novità nella prossima programmazione 2014-2020.

Il Fondo di Coesione assiste gli Stati Membri eleggibili a fare investimenti nelle infrastrutture di trasporto e ambientali. Le priorità di investimento sono il supporto alle TEN-T e lo sviluppo del trasporto a basse emissioni di carbonio, inclusa la promozione della mobilità urbana sostenibile; anche lo sviluppo della rete ferroviaria interoperabile. È riservato agli Stati il cui PIL è inferiore al 90% della media europea. La gestione del budget sarà decentralizzata (ad esclusione dei fondi CEF) e l'allocazione specifica delle risorse sarà decisa dagli Stati stessi. Le responsabilità di gestione saranno condivise tra Stato e Commissione, con quest'ultima che approverà i piani operativi proposti dagli Stati, e sarà coinvolta nel monitoraggio e verifica del sistema di controllo.

Il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale ha l'obiettivo di rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale riducendo il divario tra le regioni. Aperto a tutte le regioni europee, per il budget segue le stesse regole del fondo di coesione. Le priorità sono gli *investimenti per crescita e lavoro*, e *cooperazione territoriale*. Tuttavia non prevede una allocazione ex-ante dedicata in maniera specifica al trasporto.

I due principali obiettivi del fondo di coesione sono il supporto alla TEN-T e l'ambiente, sotto il quale è possibile fornire assistenza ad altri tipi di progetti sul trasporto, riguardo all'intermodalità, interoperabilità, trasporto urbano pulito e trasporto pubblico¹⁰⁴. Attualmente gli investimenti nel trasporto sono una delle undici priorità per gli obiettivi di convergenza del FESR e potrebbero includere gli investimenti in TEN-T, così come le strategie integrate per il trasporto pulito¹⁰⁵, mentre trasporto pubblico sostenibile e investimenti non in infrastrutture TEN-T potrebbero essere finanziate sotto l'obiettivo "*competitività regionale e occupazione*".

Tuttavia, è teoricamente possibile per un progetto TEN-T, inclusi i progetti prioritari, essere finanziato sotto entrambi i fondi. Comunque non c'è una allocazione delle risorse ex-ante per i progetti TEN-T. Nel corso dei negoziati con la Commissione gli Stati Membri indicano le loro priorità incluse quelle del trasporto, che vengono discusse dalla DG Regio e DG Move. Mentre la Commissione ha il compito di approvare i programmi operativi, le autorità di gestione degli Stati selezionano i progetti in linea con le linee programmatiche dei programmi operativi. Sulla base dell'appetibilità di ciascun progetto, la Commissione adotta una decisione, che include il tasso di cofinanziamento e i piani per i contributi finanziari dal FESR e Fondo di Coesione.

Nella proposta del nuovo budget 2014-2020 il fondo di coesione servirà a supportare di nuovo gli investimenti nell'ambiente e la TEN-T. Così come il FESR corrente, anche nel prossimo una delle undici priorità sarà il "rafforzamento della mobilità regionale attraverso le connessioni ai nodi secondari della TEN-T".

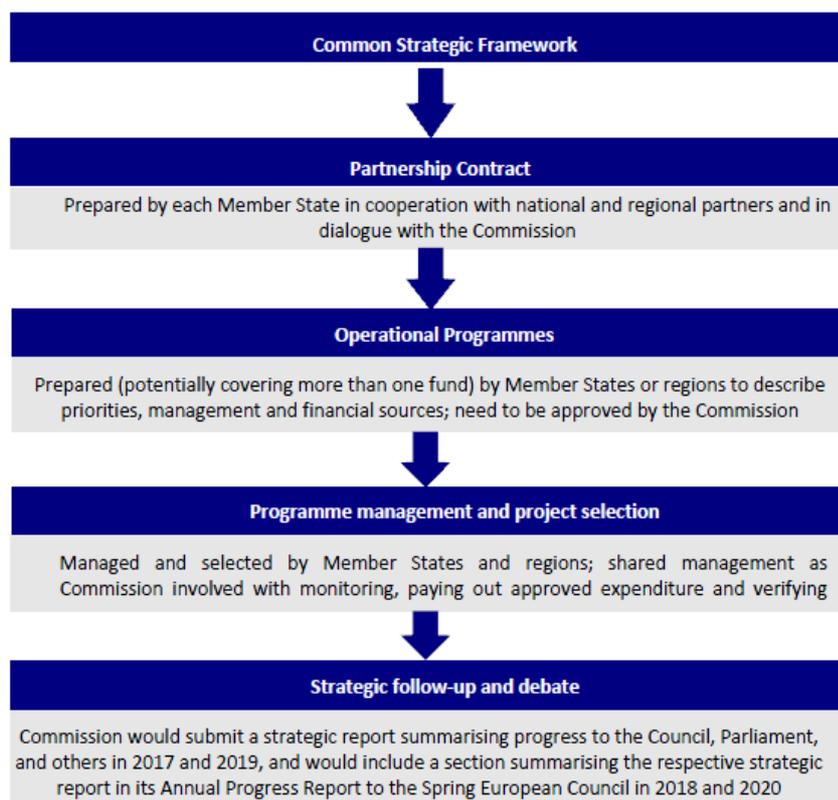
La vera novità della nuova programmazione è il rafforzamento della programmazione strategica. Ci sono due importanti elementi: il Common Strategic Framework CSF e i Contratti di Partenariato. Il CSF trasformerà gli obiettivi di Europa 2020 in priorità da realizzare, mentre una volta adottate le regolamentazioni, ogni Stato sottoscriverà un contratto

¹⁰⁴ Art. 2 del Regolamento del Fondo di Coesione (EC) No 1084/2006

¹⁰⁵ Art. 4(8) del Regolamento Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (EC) No 1080/2006

di partenariato che copre tutti i fondi , in cooperazione con i rilevanti partner regionali e nazionali ed in collaborazione con la Commissione. Ogni contratto stabilirà il relativo impegno di tutti gli attori coinvolti, e sarà legato agli obiettivi di Europa 2020. Questi saranno supportati da programmi operativi, che rimarranno il principale strumento e tradurranno i documenti strategici in concrete opportunità di investimento. Essi si svilupperanno sulla base dei relativi contratti di partenariato.

Figure 11: Schematic overview of the five levels of programming (proposed for 2014-2020)



Source: Based on Munch (2010),
Adapted so it takes account of changes proposed by the Commission for 2014-2020.

Una seconda novità proposta è il rafforzamento delle misure per migliorare le performance, incluse le condizionalità ex-ante. Per esempio: se uno Stato volesse evitare la sospensione dei fondi sulla mobilità sostenibile, esso dovrebbe dotarsi in ultima istanza di piani nazionali per il trasporto che comprendano la mobilità, la sostenibilità e la riduzione dei gas effetto serra¹⁰⁶. Le condizionalità sarebbero usate sia per migliorare l'allineamento operativo dei fondi, che per la capacità amministrativa. La Commissione ha anche proposto di utilizzare le condizionalità in relazione alle politiche macro-economiche degli Stati; se passasse, la Commissione avrebbe la facoltà di richiedere ad uno Stato il riesame del suo contratto di partenariato e dei relativi programmi operazionali, a supporto delle

¹⁰⁶ Annex IV della COM (2011) 615 Proposta di Regolamento sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca compresi nel quadro strategico comune e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale.

raccomandazioni del consiglio o per massimizzare l'impatto sulla crescita e la competitività dei relativi fondi del CSF¹⁰⁷.

Marco Polo II

Il programma "Marco Polo II" riprende gli obiettivi del primo programma Marco Polo: ridurre la congestione sulle strade e migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto intermodale, contribuendo così a un sistema di trasporto efficiente e sostenibile capace di apportare un valore aggiunto a livello di Unione europea (UE), senza avere ripercussioni negative sulla coesione economica, sociale o territoriale. Marco Polo II integra tuttavia una serie di nuove disposizioni. Il programma Marco Polo II propone una più ampia copertura geografica, in quanto si applica alle azioni che riguardano il territorio di almeno due paesi dell'UE o di almeno un paese dell'UE e di un paese non membro dell'UE vicino.

Il bando per il 2013 mette a disposizione un budget di 67 mln€ per finanziare azioni che favoriscano lo spostamento del trasporto merci dalla strada verso altri modi più compatibili. Le priorità politiche sono state tradotte nei seguenti obiettivi: progetti sulle Autostrade del Mare per ridurre le emissioni inquinanti del trasporto marittimo (LNG, carburanti low sulphur); sfruttamento delle vie navigabili interne; progetti per il trasporto ferroviario Single Wagon Load. Le azioni ammissibili sono le seguenti:

- Le azioni catalizzatrici (CAT): azioni che intendono superare le notevoli barriere strutturali presenti sul mercato del trasporto merci dell'UE che ostacolano il funzionamento efficiente dei mercati, la competitività del trasporto marittimo a corto raggio, del trasporto ferroviario o della navigazione interna, e/o l'efficienza delle catene di trasporto che ricorrono a questi modi di trasporto. L'obiettivo di tali azioni è migliorare le sinergie nei settori del trasporto ferroviario, della navigazione interna e del trasporto marittimo a corto raggio, comprese le autostrade del mare, sfruttando meglio le infrastrutture esistenti;
- Le azioni di trasferimento fra modi (MOD): azioni che intendono trasferire le merci dalla strada verso il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario, la navigazione interna o combinando i vari modi di trasporto. L'obiettivo è ridurre al minimo i percorsi stradali;
- Le azioni comuni di apprendimento (CLA): azioni che sono destinate a migliorare la cooperazione per ottimizzare in maniera strutturale i metodi e le procedure di lavoro nella catena del trasporto merci, tenuto conto delle esigenze logistiche;
- Le autostrade del mare (MOS): le autostrade del mare, un'idea introdotta dal libro bianco del 2001 sulla politica europea dei trasporti, intendono trasferire direttamente una parte delle merci dalla strada verso il trasporto marittimo a corto raggio o verso una combinazione del trasporto marittimo a corto raggio con altri modi di trasporto in cui il percorso stradale sia ridotto al minimo. Per esempio, potrebbero essere realizzate autostrade del mare fra la Francia e la Spagna per evitare le strozzature sulla rete stradale nei Pirenei;
- Le azioni di riduzione del traffico (TAV): azioni innovative che integrano il trasporto nelle logistiche di produzione per evitare il trasporto su strada di un'elevata percentuale di merci, senza ripercussioni negative sulle capacità globali di produzione o sull'occupazione.

¹⁰⁷ Articolo 21 of COM (2011) 615.

Le azioni devono essere presentate da imprese o consorzi stabiliti nei paesi UE o nei paesi partecipanti, ossia i paesi candidati all'adesione UE e i paesi EFTA, i paesi SEE e i paesi vicini non membri dell'UE a determinate condizioni. Le imprese stabilite al di fuori dei paesi partecipanti di cui sopra possono essere associate a un progetto ma non possono ricevere fondi europei a titolo del programma. L'aiuto all'avviamento delle azioni deve essere inoltre trasparente, obiettivo e chiaramente delimitato. Il contributo finanziario dell'UE è fondato sul numero di tonnellate per chilometro trasferite dalla strada verso gli altri modi di trasporto marittimi o terrestri o sul numero di veicoli per chilometro trasferiti dalla strada. L'obiettivo è ricompensare i progetti di qualità elevata. Durante la procedura di selezione devono essere evitate distorsioni della concorrenza.

Il programma riserva d'altra parte un'attenzione particolare alle zone sensibili e ad elevata concentrazione urbana. La Commissione valuta le azioni presentate tenendo conto della misura in cui contribuiscono ad alleviare la congestione della rete stradale ma anche dei vantaggi che esse rappresentano per l'ambiente e della loro sostenibilità globale.

Il contributo massimo finanziario dell'UE alle diverse azioni è limitato al 35 % del totale delle spese necessarie alla realizzazione degli obiettivi di un'azione e connesse all'azione. Per le azioni comuni di apprendimento il tetto massimo è fissato al 50 %. Il programma "Marco Polo II" dispone così di un campo di applicazione più esteso del suo predecessore e anche di un bilancio più elevato, pari a 400 milioni di euro.

Risultati del programma¹⁰⁸

Il programma Marco Polo I già ultimato ha generato circa 434 milioni di EUR di benefici ambientali, eliminando 21,9 miliardi di tonnellate/km di merci dalle strade europee. L'attuale programma Marco Polo II dovrebbe generare un ulteriore e significativo trasferimento modale, nonché i benefici ad esso correlati.

Tuttavia, gli ambiziosi obiettivi di trasferimento modale stabiliti dal legislatore non sono ancora stati pienamente raggiunti (46% del trasferimento modale previsto per il programma Marco Polo I). Inoltre, i programmi sono ritenuti piuttosto complessi e, in alcuni casi, di non facile utilizzo da parte delle imprese europee.

Tuttavia, occorre sottolineare che il programma Marco Polo è basato su risultati quantificabili e che i pagamenti sono effettuati quasi esclusivamente per il trasferimento modale effettivamente realizzato. Per di più, le condizioni di mercato e la situazione economica sono elementi importanti per determinare il successo dei progetti. Dato che le soluzioni di trasporto intermodale sono più complesse e di difficile attuazione rispetto a un mero sistema di trasporto stradale, il programma ha risentito in modo particolare delle conseguenze della crisi economica. Di conseguenza, il programma Marco Polo costituisce un buon esempio di uso efficiente dei fondi dell'UE, anche se i suoi obiettivi non sono stati pienamente conseguiti e la dotazione non è stata interamente spesa.

La concessione di finanziamenti pubblici direttamente al mercato ha generato inoltre alcuni problemi di concorrenza durante il ciclo di vita del programma. Non esistono però prove evidenti circa gli effetti negativi più significativi in termini di concorrenza dei progetti finanziati.

Marco Polo è attualmente l'unico strumento di finanziamento europeo incentrato sul miglioramento dell'efficienza del trasporto merci. Pertanto un'assistenza costante è ritenuta

¹⁰⁸ COM (2013) 278 Il programma Marco Polo - Risultati e prospettive

utile e opportuna. Tuttavia, qualsiasi nuovo programma a sostegno della sostenibilità dei servizi di trasporto merci dovrà riflettere sugli insegnamenti tratti dai programmi precedenti.

Il futuro di Marco Polo

Per la prossima programmazione 2014-2020, la Commissione Europea ha deciso di applicare un nuovo approccio riguardo ai servizi di trasporto delle merci. Di conseguenza il programma, nella sua formula attuale, sarà terminato. Sulla base dei risultati ottenuti e tenendo conto del contesto politico in evoluzione, il programma Marco Polo II nella sua forma attuale sarà interrotto. Un follow-up del programma sarà invece integrato nel programma TEN-T rivisto e sarà attuato utilizzando strumenti di finanziamento forniti dal meccanismo per collegare l'Europa. Questo approccio porterà a un sistema armonizzato e all'attuazione coordinata della politica europea dei trasporti. In questo contesto, il follow-up del programma Marco Polo contribuirà in particolare alla gestione e all'utilizzo efficienti dell'infrastruttura di trasporto, consentendo la diffusione di servizi di trasporto merci innovativi e sostenibili sulla rete multimodale centrale, che dovrebbe giovare ai principali flussi di traffico europei.

Pertanto, come proposto dalla Commissione all'art. 38 dei nuovi orientamenti TEN-T, il nuovo approccio comprende i seguenti elementi:

- a) Migliorare l'uso sostenibile dell'infrastruttura di trasporto, compresa la sua gestione efficiente;
- b) Promuovere l'introduzione di servizi di trasporto innovativi o di nuove combinazioni di servizi di trasporto esistenti comprovati, anche attraverso l'applicazione di STI e l'istituzione di pertinenti strutture di governance;
- c) Facilitare le operazioni dei servizi di trasporto multimodale e migliorare la cooperazione tra i fornitori di servizi di trasporto;
- d) Promuovere l'efficienza sotto il profilo delle risorse e delle emissioni di carbonio nei settori della trazione dei veicoli, della propulsione, della programmazione delle operazioni e dei sistemi, della condivisione delle risorse e della cooperazione;
- e) Analizzare, fornire informazioni in merito e monitorare i mercati, le caratteristiche e le prestazioni della flotta, i requisiti amministrativi e le risorse umane.

Intelligent Energy Europe

Intelligent Energy - Europe (IEE) è un programma lanciato nel 2003¹⁰⁹ dalla Commissione Europea, con l'obiettivo di aiutare a migliorare la sostenibilità energetica. Esso supporta le politiche di efficienza energetica, nell'ottica del raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020 (20% riduzione gas effetto serra, 20% miglioramento efficienza energetica, 20% di energia da fonti rinnovabili). L'obiettivo del programma è favorire un utilizzo sostenibile, efficiente e sicuro dell'energia nei settori dell'edilizia, dei processi industriali, del consumo privato e del trasporto. Questo programma si concentra sulle barriere non-tecnologiche che ostacolano l'adozione di fonti di energia rinnovabili ed l'uso più efficiente dell'energia. Il programma è gestito dall'Agenzia Europea per la Competitività e l'Innovazione (EACI). Gli obiettivi generali sono:

¹⁰⁹ Decisione N. 1230/2003/CE che adotta un programma pluriennale di azioni nel settore dell'energia: «Energia intelligente - Europa» (2003-2006); e Decisione N. 1639/2006/CE che istituisce un programma quadro per la competitività e l'innovazione (2007-2013)

- Fornire gli elementi necessari per migliorare la sostenibilità di città e regioni, così come la preparazione di misure legislative per il raggiungimento degli obiettivi strategici (sviluppo, monitoraggio e valutazione d'impatto delle politiche);
- Accelerare gli investimenti in tecnologie nuove e più performanti, anche nel trasporto, favorendone l'immissione e la penetrazione nel mercato (favorire gli investimenti pubblico-privati);
- Rimuovere le barriere non-tecnologiche alla produzione e consumo efficienti di energia, attraverso la formazione (capacity building) a livello regionale e locale (scambi di esperienze, diffusione buone pratiche, formazione degli operatori di mercato e dei cittadini).

Aree di finanziamento per il 2013

- 1) Energy efficiency and the rational use of energy (SAVE). I finanziamenti in quest'area sono principalmente diretti al miglioramento dell'efficienza energetica ed utilizzo razionale delle risorse nell'industria, nei prodotti e nell'edilizia. Esempi di azioni supportate:
 - Formazione su tecniche di costruzione che permettono un risparmio energetico;
 - Miglioramento efficienza energetica nell'illuminazione esterna, e trasferimento di conoscenza all'interno dell'UE.
- 2) New and renewable resources (ALTENER). Aumentare la percentuale dell'utilizzo di fonti rinnovabili nella produzione di elettricità, riscaldamento e raffreddamento, e integrazione nei sistemi energetici locali. Esempi di azioni supportate:
 - Barriere non tecnologiche del mercato, per accelerare l'introduzione dell'eolico nel mercato energetico europeo;
 - Sviluppo di schemi di formazione per installatori di sistemi di energia rinnovabile su piccola scala.
- 3) Energy in transport (STEER). Obiettivi principali sono il risparmio energetico e l'efficienza nel settore del trasporto, incluse misure per lo stimolo della domanda di carburanti alternative e veicoli *green* ad alta efficienza energetica. Esempi di azioni supportate:
 - Promozione della ciclabilità nel trasporto quotidiano;
 - Incoraggiare l'efficienza energetica nella logistica urbana.

STEER supporta progetti per la promozione e l'applicazione sia della legislazione UE esistente, che per nuove normative quadro per l'efficienza energetica e i carburanti alternativi nel trasporto. Particolare importanza è riservata alla direttiva sulla promozione di veicoli per il trasporto su strada puliti e ad efficienza energetica. I progetti dovrebbero puntare all'eliminazione delle barriere di mercato per la diffusione di questi veicoli. Sarà data priorità ai progetti che raggiungano cambiamenti effettivi e misurabili nel comportamento dei cittadini, per spingere verso comportamenti di trasporto più sostenibili. Bisogna andare oltre la semplice sensibilizzazione, ma utilizzare strategie e buone pratiche che si sono già rivelate efficaci in passato.

La Call del 2013 prevedeva una attenzione particolare alla dimensione urbana dell'efficienza energetica, attraverso la possibilità di finanziare: azioni per incrementare il numero di città e regioni che preparano i Piani di Mobilità Urbana Sostenibile (SUMP), attraverso la creazione di network, diffusione di buone pratiche, formazione e consulenza tecnica. Niente fondi per l'applicazione dei piani. Azioni che mirino ad una logistica a zero

emissioni nei centri urbani: azioni di formazione, modifica dei percorsi delle merci verso modi più efficienti, adozione di strategie per migliorare l'efficienza della logistica urbana o delle infrastrutture di distribuzione, riorganizzazione del traffico merci, Sistemi di Trasporto Intelligente. Infine iniziative strategiche di informazione: analisi del ruolo degli attori coinvolti, monitoraggio dell'applicazione delle tecnologie di mobilità urbana, politiche o piani di azione, identificazione delle priorità necessarie, valutazione dell'efficacia delle misure prese.

CONCERTO



CONCERTO¹¹⁰ è una iniziativa della Commissione Europea all'interno del VI e VII Programma Quadro, che cerca di risolvere i problemi connessi alle grandi città, come il consumo di energia, l'inquinamento dell'aria e i cambiamenti climatici. L'iniziativa è iniziata nel 2005 dalla DG Energia, ed ha co-finanziato 58 città in 22 progetti in 23 paesi. Il budget totale è di 175 mln€.

Le comunità che intendono aderire la progetto devono garantire la riduzione dell'30% dell'energia, con la fornitura dello stesso quantitativo di energia derivante da tecnologie che sfruttano le fonti energetiche rinnovabili. L'iniziativa può essere applicata sia alle nuove costruzioni sia in caso di interventi di riqualificazione urbana. In CONCERTO operano 46 comunità impegnate in 18 progetti, su tutto il territorio europeo, con lo scopo di realizzare progetti per il rinnovamento degli edifici, per la progettazione di nuovi di tipi di immobili, per la introduzione nella pratica delle tecnologie che sfruttano le fonti energetiche rinnovabili, per una progettazione urbana sostenibile con l'ambiente. L'iniziativa CONCERTO, grazie alla complessità delle sue applicazioni consente di operare in molte aree chiave individuate dalla strategia ambientale europea e dalle normative della comunità; in particolare le basi della iniziativa possono essere ritrovate nella Direttiva Europea del 2001 sulle fonti rinnovabili¹¹¹, nel Libro Verde "Strategia Europea per il Sostegno, la Competitività e la Sicurezza dell'Energia".

L'iniziativa promuove un approccio integrato alla realizzazione di progetti nell'ambito dell'utilizzo di fonti rinnovabili nelle città, edilizia sostenibile e sviluppo dei quartieri, energia economica e trasparenza per i cittadini.

Le 58 città hanno integrato delle misure innovative di efficienza energetica, con un contributo dalle fonti energetiche decentrate, le *smart grids*, la cogenerazione e nuovi sistemi di gestione in grandi edifici. Tutte queste misure sono state personalizzate in base alle caratteristiche ambientali e politiche delle diverse comunità.

L'iniziativa CONCERTO è strettamente correlata alla strategia europea per l'energia¹¹², mentre rappresenta un passaggio intermedio verso il nuovo approccio del Partenariato per l'Innovazione Smart Cities.

¹¹⁰ www.concerto.eu

¹¹¹ Direttiva 2001/77/CE sulla promozione dell'energia elettrica prodotta da fonti energetiche rinnovabili nel mercato interno dell'elettricità.

¹¹² COM(2011) 885 Tabella di marcia per l'energia 2050.

Reti e piattaforme

Polis



Polis è una rete di Città e Regioni Europee che lavorano insieme per sviluppare tecnologie innovative e politiche per la promozione della mobilità sostenibile. Il loro obiettivo è migliorare il trasporto locale attraverso strategie integrate che affrontino le dimensioni economica, sociale e ambientale del trasporto, promuovendo lo scambio di esperienze e il trasferimento di tecnologie tra le Autorità Locali europee. Polis si propone di facilitare il dialogo tra le amministrazioni locali e il mondo dell'industria, della ricerca e delle NGO per promuovere la partecipazione a progetti europei. Il gruppo politico di Polis inoltre formula raccomandazioni per le Istituzioni Europee.

Le attività della rete sono organizzate intorno a quattro pilastri tematici:

- *Ambiente e salute.* Studia come ridurre l'impatto negativo della mobilità sulla salute delle persone e sull'ambiente. Sottotemi: carburanti alternativi, elettromobilità, cambiamento climatico, ciclabilità e gestione della mobilità.
- *Mobilità ed efficienza del traffico.* Comprende la gestione della rete e servizi innovativi derivanti dai Sistemi di Trasporto Intelligente ITS. Si analizzano anche i sistemi di monitoraggio e gestione del traffico, e ricerca e cooperazione nella gestione delle reti.
- *Safety and Security.* Attività riguardo alle politiche di sicurezza per gli utenti deboli della strada.
- *Aspetti economici e sociali.* Mobilità per uno sviluppo urbano attento alla coesione sociale. Si occupa delle problematiche della pianificazione, finanziamento, regolamentazione e gestione delle infrastrutture; l'accessibilità al trasporto per gli utenti a mobilità ridotta.



Nel corso del 2013 la rete Polis ha focalizzato la sua attività sul trasporto elettrico e sui temi ad esso collegati, come la futura direttiva sulle infrastrutture per i combustibili alternativi¹¹³, e gli *open data* per i servizi di informazione sul traffico per le Autorità Locali.

¹¹³ COM(2013) 18 Proposta di direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi

ERRIN



ERRIN è una rete di Regioni Europee che si occupa della ricerca e dell'innovazione in tutti i settori. È organizzata in 13 gruppi tematici, che vanno dall'agricoltura, alla salute, al trasporto fino all'acqua, che si riuniscono regolarmente e svolgono una funzione di monitoraggio delle policy europee, e supporto alla partecipazione a bandi legati alla ricerca.

Il gruppo di lavoro sui trasporti è stato molto attivo quest'anno, in quanto ha seguito vari progetti del bando Intelligent Energy Europe, ed ha organizzato una serie di incontri informativi con funzionari della DG Ricerca, per quanto riguarda le prospettive del trasporto in Horizon 2020, e con la DG Move per l'iniziativa Smart Cities.

Proprio in conseguenza del grande interesse suscitato da questo partenariato, è stato creato un gruppo di lavoro su questo specifico tema, che accompagnerà le Regioni nell'approfondimento delle opportunità di ricerca e di partecipazione derivanti dall'avvio della EIP Smart Cities ad inizio 2014.

Eurocities



EUROCITIES è un network che unisce le maggiori città europee. Creto nel 1986, mette insieme 134 amministrazioni delle città riconosciute come importanti centri regionali, con una dimensione internazionale e normalmente con almeno 250.000 abitanti. Altre città più piccole sono ammesse con il grado di associati. La città di Varsavia è attualmente la presidente dell'associazione.

EUROCITIES mira ad incentivare il ruolo e l'importanza delle città nella definizione delle politiche urbane dell'Europa, e organizza la sua azione attorno a tre priorità: inclusione sociale, il cambiamento climatico e la ripresa economica. L'associazione è un partner di dialogo rilevante con la Commissione Europea, sia a livello politico che tecnico. Mantiene inoltre stretti contatti con il Comitato delle Regioni e il Parlamento Europeo. È suddivisa in sette gruppi di lavoro: cultura, economia, ambiente, società dell'informazione, mobilità, affari sociali e cooperazione.

Iclei



ICLEI è una rete di 1200 amministrazioni locali, che rappresenta gli interessi delle autorità locali presso le Nazioni Unite e le Istituzioni Europee. La rete riunisce tutte le città che vogliono cooperare nel campo della sostenibilità, biodiversità, protezione delle risorse naturali. ICLEI è tra le organizzazioni più influenti per il suo settore, e rappresenta in maniera determinante le posizioni dei governi locali nel dialogo con le Istituzioni Europee. I temi di lavoro sono: biodiversità, climate change adaptation, climate change mitigation, sustainability management, urban governance, sustainable procurement, energia, acqua, mobilità.

Patto dei Sindaci



Dopo l'adozione del Pacchetto europeo su clima ed energia nel 2008¹¹⁴, la Commissione europea ha lanciato il Patto dei Sindaci per avallare e sostenere gli sforzi compiuti dagli enti locali nell'attuazione delle politiche nel campo dell'energia sostenibile. I governi locali, infatti, svolgono un ruolo decisivo nella mitigazione degli effetti conseguenti al cambiamento climatico, soprattutto se si considera che l'80% dei consumi energetici e delle emissioni di CO₂ è associato alle attività urbane.

I firmatari del Patto si impegnano a preparare un inventario di base delle emissioni e a presentare, entro l'anno successivo alla firma, un Piano d'azione per l'energia sostenibile in cui sono delineate le azioni principali che essi intendono avviare.

Al di là del risparmio energetico, i risultati delle azioni dei firmatari sono molteplici: la creazione di posti di lavoro stabili e qualificati non subordinati alla delocalizzazione; un ambiente e una qualità della vita più sani; un'accresciuta competitività economica e una maggiore indipendenza energetica. Queste azioni vogliono essere esemplari per gli altri, in modo particolare con riferimento agli "Esempi di eccellenza", una banca dati di buone prassi creata dai firmatari del Patto.

All'interno del Patto è stato attribuito un ruolo specifico alle amministrazioni pubbliche e alle reti in grado di assistere i firmatari nel perseguimento dei loro ambiziosi obiettivi. I Coordinatori del Patto, comprese le province, le regioni e le autorità nazionali, offrono ai firmatari consulenza strategica nonché assistenza tecnico-finanziaria. Una rete di enti locali, nota come i Sostenitori del Patto, è impegnata ad amplificare al massimo l'impatto

¹¹⁴ http://ec.europa.eu/clima/policies/package/index_en.htm

dell'iniziativa con attività promozionali, collegamenti tra i membri e piattaforme di condivisione delle esperienze.

In collaborazione con il Patto dei Sindaci, il Centro Comune di Ricerca della Commissione Europea assiste i firmatari su questioni tecnico-scientifiche, per lo più concernenti gli inventari delle emissioni e i piani d'azione. I firmatari sono guidati attraverso il processo da una serie di strumenti e di metodologie sviluppati in collaborazione con il Patto stesso.

I firmatari beneficiano del totale sostegno delle Istituzioni, non soltanto della Commissione Europea, ma anche del Comitato delle Regioni che ha offerto, sin dai suoi esordi, il proprio supporto all'iniziativa; del Parlamento Europeo, che ha ospitato le prime due cerimonie della firma e della Banca Europea per gli Investimenti, che assiste gli enti locali a sbloccare il proprio potenziale di investimento.

Eltis



Si tratta di un portale europeo che analizza l'implementazione dei piani di mobilità sostenibile nelle città europee, consolidando le buone pratiche diffuse e fornendo assistenza alle autorità locali tramite workshop e strumenti di formazione.

Eltis facilita lo scambio di informazioni, conoscenze ed esperienze nel campo della mobilità urbana in Europa. E' rivolto ai professionisti dei trasporti e delle discipline ad essi connesse, inclusi i temi dello sviluppo urbano e regionale, della salute, dell'energia e delle scienze ambientali. Supporta la creazione di sistemi di trasporto urbano che utilizzano meno energia, producono meno emissioni e nel contempo migliorano la competitività delle aree urbane, la mobilità e lo stile di vita dei cittadini. Creato 10 anni fa, Eltis rappresenta oggi il principale portale europeo della mobilità urbana. La sezione strumenti contiene guide, manuali e strumenti on-line, in grado di supportare nel proprio lavoro i professionisti del trasporto urbano. In più Eltis offre una serie di altri servizi, incluse recensioni di politica Europea, fonti di finanziamento, statistiche sui trasporti, un archivio fotografico, offerte di formazione, istruzione e lavoro.

WINN



Logistics innovation for a more sustainable and competitive industry

WINN - European Platform Driving KnowlEdge to INNOvations in Freight Logistics è un progetto europeo di 30 mesi finanziato sotto il VII Programma Quadro. Il progetto lancerà una European Technology Platform (ETP) sulla logistica guidata dalle industrie e stabilirà un network di collaborazione con molti stakeholders di tutta Europa, utilizzando un metodo di concertazione a tre punte: il pubblico, il privato e i centri di ricerca. La piattaforma svolgerà

un ruolo importante nella definizione della Logistics Innovation Agenda, che sarà lanciata in collegamento col prossimo programma di ricerca Horizon 2020.

Il progetto vuole costruire un framework di collaborazione tra network preesistenti nella logistica delle merci, che operino in differenti aree geografiche. Questa collaborazione punterà sullo sviluppo di una logistica sostenibile a livello europeo e nazionale, e favorirà la creazione di comuni misure di policy e finanziarie, per ampliare il mercato e favorire il rinnovamento tecnologico del settore.

Iniziative e progetti

Civitas



Lanciata dalla Commissione Europea nel 2002 come “*programma delle città per le città*”, l’iniziativa CIVITAS promuove una nuova cultura della mobilità urbana basata sulla pianificazione integrata di tutti i modi del trasporto urbano. Strategie ambiziose sono state pianificate, sperimentate e valutate per incrementare la mobilità dei cittadini e per fornire loro più sistemi di trasporto sostenibile. Un elemento chiave del programma è lo scambio di conoscenza e risultati delle città pilota con altri stakeholder in tutta Europa. CIVITAS facilita quindi lo scambio di idee, know-how ed esperienza e fornisce supporto finanziario e tecnico alle autorità locali, diventando l’ossatura della ricerca europea sul trasporto urbano. Le strategie si focalizzano su:

- Efficienza energetica dei veicoli pubblici e privati
- Trasporto collettivo di alta qualità
- Strategie della domanda basate su strumenti economici, misure regolatorie
- Piani di mobility-management e comunicazione
- Logistica sostenibile e nuovi modelli di distribuzione
- Sistemi telematici informativi per la gestione del traffico e servizi ai passeggeri

Attualmente Civitas comprende 58 città dimostrative, rappresentando 68 milioni di cittadini in 31 paesi. Fin dal 2002, circa 200 città hanno partecipato all’iniziativa come siti dimostrativi, supporter o come formatori per l’innovazione nel trasporto urbano. Attualmente è in corso la quarta fase di CIVITAS (chiamata CIVITAS Plus II) che basandosi sulle esperienze passate si occupa di diffusione delle buone pratiche. Fino ad oggi, circa 70 città europee sono state co-finanziate dalla Commissione Europea per l’implementazione di misure nel trasporto urbano pulito, un investimento di circa 300 mln€.

Ma CIVITAS è composta anche da un network più ampio dove le città possono condividere esperienze, know-how e buone pratiche, impegnandosi con un accordo su base volontaria. Negli ultimi tempi la Commissione Europea ha utilizzato CIVITAS per promuovere nelle città la creazione di Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (SUMP); CIVITAS ha aiutato queste città a sviluppare le competenze amministrative necessarie all’applicazione di questi piani. Sono stati avviati progetti pilota prima della loro implementazione su larga scala, in modo da testare nuovi concetti e soluzioni.

LOGISMED



Union pour la Méditerranée
Union for the Mediterranean
الإتحاد من أجل المتوسط

LOGISMED Training Activities

Reinforcing Transport in the Mediterranean
Renforcer le Transport en Méditerranée
دعم النقل في منطقة المتوسط

LOGISMED è un progetto dell'Unione per il Mediterraneo per sviluppare e migliorare il livello di formazione dei lavoratori della logistica nel mediterraneo, e favorire lo scambio di buone pratiche.

Il progetto LOGISMED-TA (Training Activities), punta alla creazione di una rete euro-mediterranea di piattaforme logistiche, con criteri di qualità condivisi e conformi alle buone pratiche internazionali, utilizzando protocolli comuni, scambi di dati e know-how informatici. A tal fine, sono state avviate una serie di iniziative a livello regionale, con seminari, assistenza tecnica e attività di formazione, che includono lo sviluppo di associazioni logistiche nazionali, di programmi settoriali di amministrazione; la promozione della European Logistics Associations (ELA), una certificazione fra 300 professionisti della logistica; la creazione di "train the trainers", un programma di formazione indirizzato a 15 membri di staff di piattaforme logistiche; programmi di formazione e aggiornamento diretti a 200-400 addetti alle piattaforme.

LOGISMED-TA sarà sviluppato, nella fase iniziale, in dieci paesi del Mediterraneo e in cinque piattaforme logistiche, che includono Egitto, Marocco e Tunisia, dove i progetti nel settore sono più avanzati. Il programma, lanciato dalla Bei, fa parte del Regional Transport Action Plan 2007-2013 del piano di cooperazione Euro-Med Transport, finalizzato ad accelerare lo sviluppo economico e la creazione di posti di lavoro nei Paesi della sponda Sud del Mediterraneo.

SoCool@EU



SoCool@EU (Sustainable Organisation between Clusters of Optimised Logistics @ Europe) è un progetto di 3 anni lanciato nel 2012, finanziato da Regions of Knowledge sotto il 7PQ, con un budget di 2,5 mln€.

Il progetto vuole creare una piattaforma aperta sull'eccellenza logistica in collegamento con hub e gateway. L'idea è di mettere in comunicazione tra loro i distretti del settore per collaborare e scambiare esperienze, col fine della sostenibilità e competitività dei servizi

logistici e delle operazioni di trasporto. L'obiettivo è quello di far collaborare i cluster regionali della ricerca su sostenibilità, competitività e intermodalità nel settore logistico.

Il consorzio è formato da cinque distretti europei che rappresentano essenzialmente i servizi della logistica (hub di terra, mare e fiume, aeroporti).

La piattaforma ha anche il compito di elaborare una strategia per la cooperazione internazionale degli operatori. Essa svolgerà anche azioni di lobbying e attività di comunicazione e formazione.

InTraRegio



Il progetto InTraRegio è una azione di coordinamento che mira a potenziare i processi di integrazione e la capacità di cinque regioni europee Canary Islands (ES), Bremen (DE), Marmara (TR), Calabria (IT) and Ruse (BG), verso lo sviluppo di strategie di ricerca e policy legate al trasporto intermodale di merci e passeggeri. Esso si basa su scambi di buone pratiche e collaborazioni tra i rispettivi distretti di ricerca, rappresentati da 18 partner provenienti dalle amministrazioni locali, università, industria e centri di ricerca. L'obiettivo è sviluppare il know-how nel trasporto e logistica, al fine di favorire lo sviluppo socio-economico delle regioni, ed aumentare la competitività internazionale dei distretti logistici.

Il progetto ha una durata di 36 mesi, suddivisi in tre fasi che coprono delle attività orizzontali:

- 1) Stabilire un quadro istituzionale per i cluster; analisi del contesto regionale ed individuazione dei punti di forza di ogni distretto produttivo;
- 2) Preparazione di un piano di azione ed un business plan;
- 3) Mentoring e scambi formativi tra i distretti, per migliorare l'integrazione tra i partner. Elaborazione di una strategia di cooperazione internazionale, al di fuori dei confini europei.

SUPERHUB



Il progetto SUPERHUB (Sustainable and PERSuasive Human Users moBility in future cities) è un progetto su larga scala per abilitare una nuova generazione di servizi sulla ecomobilità intorno ai cittadini, finanziato per 9.9 mln€ sotto il 7PQ. Ideato per ottimizzare i viaggi dentro e fuori le città, il progetto vuole creare una piattaforma aperta per la fornitura di informazioni in tempo reale per spostamenti multimodali, insieme ad una serie di opzioni di

viaggio “verdi”. Il fine è rispondere alle esigenze dei cittadini e sviluppare comportamenti che siano rispettosi dell’ambiente. Le città pilota sono Barcellona, Milano e Helsinki, dove si vuole creare un ecosistema dei servizi di mobilità urbana, informazioni sul traffico, mezzi disponibili e loro affollamento, car pooling e taxi.

SUPERHUB utilizza una nuova tecnologia di persuasione per sensibilizzare i cittadini sull’impatto ambientale delle loro scelte di mobilità di tutti i giorni. SUPERHUB è costruito attorno a un approccio big-data applicato alla mobilità, nel quale una grande varietà di dati viene raccolta e analizzata, per aiutare i cittadini e i policy-makers con dettagliate analisi sull’impatto dei flussi di mobilità.

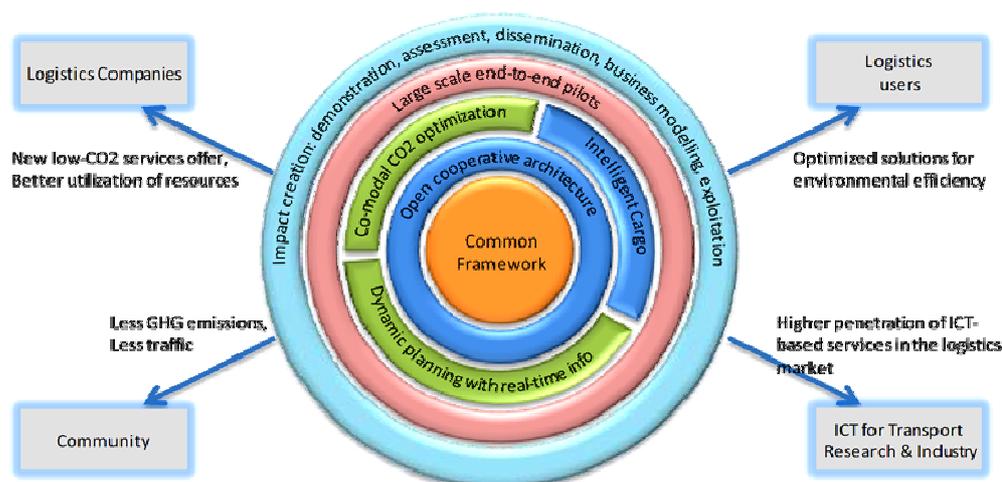
iCargo



iCargo è un progetto integrato della Commissione Europea per lo sviluppo di un ecosistema di business, e della relative infrastruttura ICT, per la gestione di servizi logistici a basse emissioni. iCargo è un progetto collaborativo di quattro anni finanziato dal 7PQ.

Affrontando il tema dell’interoperabilità tra diversi sistemi organizzativi, e puntando su una visione cargocentrica dei processi logistici, il progetto mira a sviluppare ed ampliare l’utilizzo delle ICT per supportare nuovi servizi alla logistica.

- Sincronizzare i movimenti dei veicoli e le operazioni logistiche nei vari modi di trasporto per diminuire le emissioni CO₂
- Adattamento alle condizioni mutevoli attraverso metodi di pianificazione dinamica con l’utilizzo di *intelligent cargo*, veicoli ed infrastrutture
- Combinazione di servizi, risorse ed informazioni dagli operatori di settore, attraverso la formazione di un ecosistema aperto di gestione delle merci



iCargo funzionerà come un mercato aperto basato su un sistema ICT privo di una autorità centrale, dove gli operatori potranno facilmente incrociare la domanda con l’offerta di prestazioni e servizi. Sarà inoltre possibile pianificare catene logistiche door-to-door ed

effettuare un monitoraggio in tempo reale delle spedizioni, con possibilità di re-sincronizzazione dei percorsi in caso di impedimenti.

JPI Urban Europe



Le città europee oggi si devono confrontare con le problematiche dell'inquinamento dell'ambiente, la crescita urbana, il traffico e il trasporto, la coesione sociale – inclusa la segregazione di gruppi di immigrati – la sicurezza e la necessità di adattarsi al cambiamento climatico. Per affrontare queste sfide è stato creato il Joint Programming Initiative (JPI) Urban Europe; un programma di ricerca di lungo periodo in partnership con la Cina per individuare le dinamiche future e le tendenze dell'urbanizzazione sia in Europa che in Asia. Un programma simile è stato lanciato nel 2010 dalla DG REGIO sulle “*Cities of Tomorrow*¹¹⁵”, che ha influenzato la discussione sul futuro della politica regionale e sui modi di supportare le città nei cambiamenti futuri.

Il JPI Urban Europe rappresenta una iniziativa di ricerca di lungo periodo con un approccio integrato allo sviluppo urbano sostenibile attraverso vari ambiti disciplinari (economia, innovazione, mobilità, società ed ecologia). Esso coordina l'utilizzo dei fondi pubblici in ricerca e innovazione, invitando alla partecipazione di ricercatori e altri attori per progetti relativi allo sviluppo delle aree urbane. L'iniziativa produrrà una Strategic Research Agenda e la porterà avanti tramite azioni pluriennali e call for proposal.

La prima call del 2012 aveva un budget di 9 mln€ ed è riuscita a finanziare 10 progetti. La seconda call del 2013 ha posto l'accento sulla cooperazione transnazionale per mettere insieme il maggior numero di risorse, e punta sulla collaborazione intensiva tra ricerca e policy makers e società civile per raggiungere grandi risultati in tempi brevissimi. Il budget per il 2013 è stato di 15 mln€ (500.000€ dall'Italia). I temi (design urbano, pianificazione e governance) sono stati individuati dal governing board e dalle agenzie partecipanti.

¹¹⁵ http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/citiesoftomorrow/index_en.cfm

Prospettive future

Il 7/8 febbraio 2013 i leader europei si sono riuniti a Bruxelles per decidere del nuovo budget per l'unione per il periodo 2014/2020. Il compromesso è stato raggiunto su 960 mld€, per la prima volta una cifra inferiore al budget precedente. Si dovrà comunque attendere la decisione del parlamento europeo per arrivare al budget finale.

La sezione 1a “*competitività per la crescita e il lavoro*” è la vittima maggiore del nuovo accordo, ridotta a 125 mld€ rispetto ai 152 mld€ della proposta iniziale; cifra sulla quale peraltro sono state basate tutte le comunicazioni sulle strategie nel trasporto della Commissione. La Connecting Europe Facility, che avrebbe dovuto essere l'asse portante degli investimenti sulla rete centrale dei trasporti, viene pesantemente ridimensionata del 29%; al suo interno il trasporto e l'energia perdono il 15% dei fondi, mentre ICT/Digital viene quasi azzerato (meno 86%), con buona pace della crescita intelligente e di una architettura europea comune per i servizi digitali.

Le negoziazioni adesso andranno avanti sotto la presidenza lituana del Consiglio, e in caso non si riesca a raggiungere un accordo, si aprirà un *periodo di conciliazione* dal 24 ottobre al 13 novembre per trovare una mediazione tra le posizioni del Consiglio e del Parlamento.

Innovazione

I servizi di trasporto e l'industria manifatturiera contribuiscono in misura significativa alla competitività dell'Europa. Il settore dei servizi di trasporto e magazzinaggio della UE, compresi i servizi postali e le attività di corriere, fornisce 5,1% del valore aggiunto totale e per il 5,0% dell'occupazione totale (11 milioni di persone occupate, circa). Se vi si include la produzione di mezzi di trasporto, il commercio e la riparazione di autoveicoli e motocicli, il trasporto produce il 7,9% del valore aggiunto con l'8,2% degli occupati, pari a 18 milioni di persone. Molte PMI del settore manifatturiero dei trasporti investono massicciamente in ricerca e sviluppo (R&D).

La ricerca e l'innovazione tecnologica non sono fine a se stesse e non devono neanche essere considerate come una risposta ad un bisogno del mercato, ma un mezzo per prevenire ed anticipare i mutamenti dei gusti dei consumatori. Un esempio lampante è il Walkman della Sony: il mercato non richiedeva una "radio portatile da ascoltare con le cuffie facendo ginnastica", quando però la tecnologia ha consentito di costruirla, la Sony ha realizzato ugualmente un prodotto innovativo.

Il problema di una “traversata del deserto” tra ricerca e sviluppo, da un lato, e innovazione e utilizzo commerciale, dall'altro, è già stata sollevato nella comunicazione sull'iniziativa faro “L'Unione dell'innovazione”. Esso si manifesta chiaramente nel settore dei trasporti.

Per questo Horizon 2020 punta le risorse su quelle tecnologie ormai mature e pronte per essere immesse sul mercato in maniera massiccia, in modo da creare lavoro, business e una leadership europea nel mercato mondiale. Le priorità della ricerca saranno: *resource efficiency* (materiali, tecnologie di propulsione), la continuità del servizio (ridurre la congestione del traffico, migliorare mobilità di persone e merci), competitività (innovazione e lavoro), nuovi modelli di business. Infine la Commissione Europea punta molto sullo strumento dei Partenariati Pubblico-Privati come mezzo efficace per raggiungere risultati concreti nella ricerca e innovazione.

Sulla mobilità urbana

I viaggi dei cittadini incidono non soltanto sullo sviluppo urbano, ma anche sull'economia. Le città e i centri urbani necessitano di sistemi di trasporto scorrevoli ed efficienti. Tuttavia, il trasporto urbano è altresì un componente essenziale dei trasporti a lunga distanza. La maggior parte degli itinerari (per merci e passeggeri) inizia e finisce nelle aree urbane, attraversando diverse aree urbane durante il percorso. Il trasporto urbano è dunque un componente essenziale per un sistema di trasporto europeo competitivo e sostenibile.

Negli ultimi anni si è registrato uno sviluppo nella politica e nella normativa UE nel campo della mobilità urbana. Sono stati stanziati finanziamenti significativi tramite i Fondi strutturali e di coesione. Le iniziative finanziate dall'UE, spesso supportate dai programmi quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico, hanno contribuito a sviluppare una serie di approcci innovativi, la cui diffusione e riproduzione in tutta l'UE consentiranno alle autorità pubbliche di agire di più, meglio e a costi minori.

La maggior parte dell'innovazione nel settore della mobilità urbana sarà costituita da un utilizzo massiccio delle ICT: il successo o il fallimento dell'attuazione non dipenderà dalla costruzione di infrastrutture fisiche "pesanti" o di nuovi veicoli, ma da una gestione del sistema che sia integrata, efficiente ed in tempo reale.

L'adozione di nuove fonti di energia per la trazione è una modifica importante ai fini dell'inquinamento, ma la gestione dei bisogni di percorrenza di una certa distanza sarà il fattore fondamentale da tenere sempre in conto. Far fronte a questa sfida è altresì essenziale per il successo della strategia globale dell'UE volta a raggiungere l'obiettivo 20-20-20 e promuovere la coesione.

La situazione italiana

Il trasporto italiano sta vivendo una fase di forte trasformazione avviata dalla liberalizzazione europea del settore e dallo sviluppo della esternalizzazione delle attività logistiche. Il modello tradizionale dell'operatore di trasporto nazionale si è dimostrato inadeguato a rispondere alle nuove sfide imposte dal mercato anche se si conferma la vera forza del comparto. I trasporti muovono prodotti dal punto di origine al punto di consumo e, se un'organizzazione ha l'obiettivo di soddisfare i propri clienti, devono essere gestiti in modo perfetto. I trasporti, infatti, insieme ai depositi, influiscono sui tempi e i costi, nonché su molti processi decisionali di marketing e logistica.

Come giudicare la politica del trasporto nazionale ed il ruolo dell'intermodalità nei suoi diversi segmenti anche in relazione al forte divario esistente tra l'Italia e gli altri Paesi che resta molto ampio? Il tema non contiene una risposta semplice ed univoca. Un fatto è certo: il gap infrastrutturale del nostro Paese pesa sia sulla competitività del sistema produttivo ma anche sulla vita dei cittadini. Il ritardo è storico, e molti retaggi del passato ancora rimangono in piedi, anche se la legge n° 443 del 2001 "Legge Obiettivo" per la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali ha consentito l'apertura di molti cantieri¹¹⁶.

Sul tema del riequilibrio modale l'Italia ha la necessità urgente di trovare delle alternative al trasporto stradale nelle relazioni nord-sud e viceversa. In questo contesto le due forme di intermodalità strada-rotaia e strada-mare dovrebbero essere utilizzate in modo complementare, e possibilmente non concorrenziale fra di loro, rispettando i criteri di efficienza ed efficacia che ad ognuna competono, cercando di capire dove è più conveniente una soluzione rispetto all'altra. Ad esempio sulla tratta Genova-Palermo è evidente il

¹¹⁶ Il programma del 21 Dicembre 2001 prevedeva stanziamenti in un decennio per complessivi 125,8 mld€ di euro (circa 12 mld€ di euro l'anno), coperti per 432 mld€ di euro con risorse disponibili e da coprire per 82,6 mld€ di euro con risorse da raccogliere o attraverso nuovi stanziamenti pubblici o attraverso l'intervento di partner privati.

vantaggio del mare rispetto alla ferrovia, mentre su altre relazioni come quelle da Padova e Verona verso Sud la situazione si capovolge completamente in favore del trasporto combinato strada-rotaia.

Il trasporto in Puglia

Il Piano Regionale Trasporti identifica tutte le criticità del trasporto regionale, e le priorità da affrontare. Tuttavia il problema principale riguarda il finanziamento delle infrastrutture. Le politiche europee incidono molto poco sull'attività di programmazione e gestione, nel senso che non c'è spazio di manovra per gli assessorati coinvolti, ma si agisce solo a fronte di un riferimento legislativo che derivi da un regolamento UE direttamente applicabile. Questo perché il settore trasporto pubblico è molto statico e le competenze sul trasporto urbano sono esclusive dei comuni, che si organizzano come vogliono. Ciò vale anche per le compagnie di trasporto locali e la questione dell'utilizzo di veicoli elettrici.

Uno degli obiettivi primari della Regione è l'incentivo alla mobilità sostenibile e con mezzi pubblici. 371 mezzi, fra treni e autobus sono stati acquistati dalla Regione Puglia per migliorare il servizio di trasporto urbano ed extraurbano. La Puglia presenta il parco automezzi più moderno ed ecologico d'Italia, dal momento che sono stati acquistati 291 autobus muniti di pedane per diversamente abili e con emissioni conformi alle direttive comunitarie "Euro4". Inoltre sono state varate delle misure a favore dell'intermodalità del trasporto pubblico gomma-treno; ad esempio tra Lucera e Foggia si è intervenuti per razionalizzare il numero di autobus circolanti su tratte già coperte da ferrovia, ma che risultano sottoutilizzate. L'obiettivo è quello di ridurre il numero di autobus in circolazione per snellire il traffico, e incentivare l'utilizzo – in questo caso – della ferrovia come alternativa al trasporto privato.

La Puglia si sta muovendo molto bene nel campo della mobilità sostenibile, puntando soprattutto sulla ciclabilità, che ha notevoli potenzialità in relazione alla geografia ed al turismo del nostro territorio. Inoltre lo sviluppo di buone pratiche per la mobilità sostenibile aiuta a creare una autorevolezza con i nostri partner europei. Attualmente i progetti pilota europei sulla mobilità sostenibile sono indirizzati a città medio-grandi (250.000 abitanti), e quindi nessuna nostra area urbana potrà sperare di avere un ruolo di primo piano in questa fase di sperimentazione. Per questo motivo è opportuno continuare sulla creazione di misure legislative che favoriscano la mobilità, supportando con assistenza tecnica i comuni nella creazione di proprie politiche di mobilità.

Bisogna favorire la partecipazione dei piccoli comuni alle reti europee. Di solito le loro piccole dimensioni non permettono di partecipare ai progetti, ma si potrebbe pensare ad un modello di sperimentazione non in un singolo comune, ma in un'area (es il Salento, la Capitanata, le Murge) che copra più comuni e si occupi dei flussi di traffico (es pendolari e studenti).

Proporre soluzioni innovative ed alternative a quelle solitamente proposte è esattamente ciò che la Commissione Europea cerca di stimolare.

Bibliografia

Comunicazioni della Commissione Europea

COM(2001) 370 “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”

COM(2004) 327 Libro Verde relativo ai partenariati ed al diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni

COM(2005) 330 Azioni comuni per la crescita e l'occupazione, Il programma comunitario di Lisbona

COM (2006) 6 Promozione del trasporto sulle vie navigabili interne “NAIADES” - Programma di azione europeo integrato per il trasporto sulle vie navigabili interne

COM(2007) 551 Verso una nuova cultura della mobilità urbana

COM(2007) 607 Piano di azione per la logistica del trasporto merci

COM(2007) 608 Verso una rete ferroviaria a priorità merci

COM(2007) 723 Un piano strategico europeo per le tecnologie energetiche (piano SET) - Verso un futuro a bassa emissione di carbonio

COM(2009) 490 Piano di azione sulla mobilità urbana

PARERE del Comitato delle regioni Piano d'azione sulla Mobilità Urbana, Relatore Albert Bore (UK/PSE) CdR 256/2009

COM(2009) 615 Mobilitare gli investimenti pubblici e privati per la ripresa e i cambiamenti strutturali a lungo termine: sviluppare i Partenariati Pubblico-Privato

COM(2010) 2020 Europa 2020 - Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva

COM(2011) 144 “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile

COM(2011) 500 Budget per Europa 2020

COM(2011) 650 Proposta di regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti

SEC(2011) 101 The New Trans-European Transport Network Policy Planning and implementation issues

Relazione sulla proposta di regolamento [...] sugli orientamenti per lo sviluppo della Rete TransEuropea dei Trasporti, 18/12/2012, C7-0375/2012 - 2011/0294(COD)

COM(2011) 660 Una fase pilota per l’iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti

SEC(2011) 1237 Impact Assessment - Una fase pilota per l'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020

COM(2011) 665 Proposta di regolamento che istituisce il Meccanismo per Collegare l'Europa

COM(2011) 676 Pacchetto per la crescita: integrazione delle infrastrutture europee

COM(2011) 811 Attuazione del programma quadro di ricerca e innovazione (2014-2020) – Orizzonte 2020

COM(2011) 834 Proposta di regolamento per il programma per la competitività delle imprese e le piccole e le medie imprese (2014 – 2020)

COM(2011) 885 Tabella di marcia per l'energia 2050

COM(2012) 79 partenariato europeo per l'innovazione "produttività e sostenibilità dell'agricoltura"

COM(2012) 82 partenariato europeo per l'innovazione concernente le materie prime

COM(2012) 83 Portare avanti il piano strategico di attuazione del partenariato europeo per l'innovazione nell'ambito dell'invecchiamento attivo e in buona salute

COM(2012) 4701 European Innovation Partnership on Smart Cities

COM(2012) 501 Ricerca e innovazione per la mobilità futura dell'Europa - Sviluppare una strategia europea nel campo della tecnologia dei trasporti

COM(2012) 573 L'Atto per il mercato unico II - Insieme per una nuova crescita

COM(2013) 18 Proposta di direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi

COM (2013) 278 Il programma Marco Polo - Risultati e prospettive

COM(2013) 296 quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti

Regolamenti e direttive

Direttiva 2001/77/CE sulla promozione dell'energia elettrica prodotta da fonti energetiche rinnovabili nel mercato interno dell'elettricità

Regolamento (EC) No 1084/2006 Fondo di Coesione

Regolamento (EC) No 1080/2006 Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Regolamento (UE) No 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo

Decisione No 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti

Decisione No 1230/2003/CE che adotta un programma pluriennale di azioni nel settore dell'energia: «Energia intelligente - Europa» (2003-2006)

Decisione No 1639/2006/CE che istituisce un programma quadro per la competitività e l'innovazione (2007-2013)

Studi del Parlamento Europeo

TEN-T Large Projects – Investments And Costs, 2013, PE 495.838

Financing Instruments for the EU's Transport Infrastructure, 2012, PE 474.501

Il Futuro dei Trasporti nelle aree urbane, 2010 PE 431.580

Sustainable Urban Action Plans, 2010, PE 431.594

The future of the EU's Transport Infrastructure, 2010, PE 431.590

Altri

Nazioni Unite, World Urbanization Prospects: The 2007 Revision

Web