

panorama

inforegio

38

Estate 2011



Collegare l'Europa

I trasporti e la politica regionale

EDITORIALE

Dirk Ahner

3

IN SINTESI

Un sistema di trasporto competitivo e sostenibile per l'Europa

4-7

INTERVISTE

Matthias Ruete — Luis Valente de Oliveira — Jean-Marc Offner — Horst Sauer

8-11

LA POLITICA TEN-T

Una rete di trasporto multimodale per l'Europa

12-13

LA VIA DA SEGUIRE: TRASPORTI PIÙ PULITI ED ECOLOGICI

LA POLITICA REGIONALE IN AZIONE

Potenziare i collegamenti con il Sud Est Europa
Scandria: avvicinare il Baltico all'Adriatico
Portogallo: Vessel traffic system, il nuovo sistema intelligente per il controllo del traffico marittimo
Ampliamento della metropolitana di Sofia: nuova vita per il centro cittadino
Nuove infrastrutture nel porto di La Rochelle per soddisfare un mercato in espansione
Migliorare la rete autostradale in Slovenia
Potenziamento della linea ferroviaria e ricadute a livello internazionale nella Repubblica ceca

14-15

16-22

23

RIPENSARE LA MOBILITÀ URBANA

La rete "Active Travel Network"

24-25

LE RETI DI TRASPORTO MODELLANO L'UNIONE EUROPEA

26

QUESTIONI REGIONALI

Quinta relazione sulla coesione: esito della consultazione pubblica

27

DATE EVENTI

28

DITE LA VOSTRA

Fotografie (pagine):

Crediti:

In copertina: © CE

Nel presente numero: tutte le foto © CE, tranne

pagina 10: © a-urba

pagina 11: © TransBaltic

pagina 17: © Porto di Rostock /Nordlicht

pagina 18: © CCTMC-Centro de Control de Tráfego Marítimo do Continente

pagina 19: © Sofia Metropolitèn Company

pagina 21: © DARS, Società Autostrade slovena

pagina 22: © Filip Hainall, Ministero ceco dei trasporti

La presente rivista è stampata in francese, inglese e tedesco su carta riciclata.

Le opinioni espresse nella presente pubblicazione sono quelle degli autori e non riflettono necessariamente la posizione della Commissione europea.

Ultimo aggiornamento del contenuto della presente pubblicazione: maggio 2011.



Quando si parla di trasporti non si intende semplicemente lo spostamento da un luogo all'altro: si parla di reti sostenute e potenziate con i fondi dell'Unione europea che contribuiscono alla crescita economica, alla sostenibilità e all'accesso ai servizi essenziali. In questo numero, Panorama fotografa l'intera gamma dei trasporti, dai treni ad alta velocità che collegano paesi diversi ai sistemi ecologici di mobilità urbana.

Gli interventi adottati a livello dell'Unione europea hanno contribuito in maniera determinante al conseguimento dei progressi registrati nel settore europeo dei trasporti in questi ultimi dieci anni. I Fondi strutturali e di coesione rappresentano da sempre una delle principali fonti di finanziamento per il potenziamento delle reti di trasporto nelle regioni più arretrate dell'Unione. Le recenti strategie per le macroregioni del Danubio e del Mar Baltico aprono nuove possibilità per lo sviluppo integrato dei trasporti a livello transfrontaliero.

Con sguardo lungimirante, il recente Libro bianco sui trasporti, "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti", annuncia un corposo pacchetto di nuove iniziative strategiche. L'obiettivo? Un sistema di trasporto più competitivo e integrato per una maggiore mobilità e minori emissioni entro il 2050. Le iniziative riguardano 40 ambiti di intervento indispensabili per trasformare il sistema di trasporto europeo ed affrontano sfide quali la riduzione della dipendenza dal petrolio, la congestione del traffico e il potenziamento delle infrastrutture.

Le personalità intervistate in questo numero condividono con i lettori di Panorama le proprie riflessioni sugli insegnamenti tratti, le sfide future e le opportunità per incentivare la coesione economica e territoriale attraverso un'efficace politica dei trasporti. Un approfondimento sull'ultimo esercizio di valutazione della politica regionale mostra i risultati sinora conseguiti e ciò che ancora resta da fare per migliorare le reti di trasporto all'interno dell'Unione europea. La rubrica "La politica regionale in azione" si sofferma su sette progetti, incentrati su un'ampia gamma di modi di trasporto, per conoscere ciò che avviene sul campo nei diversi paesi.

La politica regionale, privilegiando strategie integrate per la soluzione delle criticità cui sono confrontate determinate regioni, è in grado di rispondere alle specifiche esigenze delle comunità nei rispettivi territori. È chiaro che la risposta regionale alla domanda strategica su come i trasporti possano promuovere al meglio la coesione, sostenere la crescita e diventare più sostenibili, sarà fondamentale per realizzare gli obiettivi definiti nel Libro bianco.

Buona lettura!

Dirk Ahner

*Direttore generale
Direzione generale della Politica regionale
Commissione europea*

UN SISTEMA DI TRASPORTO **COMPETITIVO E SOSTENIBILE** PER L'EUROPA

I trasporti: motore di crescita, sfida ambientale e questione internazionale. Il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti", adottato dalla Commissione europea il 28 marzo 2011, intende garantire l'equilibrio tra questi fattori e assicurare che le regioni europee continuino ad essere pienamente integrate, in modo competitivo, nell'economia globale. Il documento definisce azioni concrete, analizzando inoltre i progressi sinora compiuti e le sfide future. Queste proposte sono particolarmente rilevanti per le regioni d'Europa e la politica regionale dell'Unione europea in quanto le infrastrutture di trasporto sostenibili facilitano i collegamenti e hanno positive ricadute per il mercato interno.

"Altri paesi stanno avviando programmi ambiziosi e di ampia portata di modernizzazione dei trasporti e di investimenti nelle infrastrutture; è fondamentale che il settore europeo dei trasporti continui a svilupparsi e a investire per mantenere la sua posizione competitiva".

Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Libro bianco per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile

L'adeguamento del sistema dei trasporti agli impegni assunti dalla Commissione per l'abbattimento delle emissioni di gas serra è una delle principali sfide cui è confrontata l'Europa: complessivamente, entro il 2050, l'Unione europea dovrà ridurre le emissioni dell'80-95% rispetto ai livelli del 1990. Il 60% dei tagli dovrà avvenire nel settore dei trasporti. Anche se i mezzi di trasporto sono oggi più puliti, il traffico ha raggiunto livelli mai registrati in precedenza e il 96% dell'energia utilizzata proviene ancora da combustibili fossili. Un'azione tardiva o un'introduzione poco ambiziosa delle tecnologie di ultima generazione condannerà l'Unione europea a cedere il passo a quanti adotteranno soluzioni innovative.

Le innovazioni tecnologiche che consentono la realizzazione di infrastrutture e sistemi più puliti e intelligenti riscuotono oggi grande interesse; tuttavia, anche lo sviluppo delle capacità che possono agevolare l'attuazione di tali innovazioni è considerato una priorità.

Più mobilità, meno emissioni

È ormai assodato che gli investimenti infrastrutturali nel settore dei trasporti favoriscono la crescita economica, incrementano gli scambi commerciali e creano ricchezza. Senza reti efficienti, i residenti delle regioni più isolate o delle aree geograficamente svantaggiate rischiano di essere esclusi dall'offerta di servizi e dalle opportunità di impiego.

Per bilanciare quelle che possono apparire esigenze contrastanti, il Libro bianco individua diversi elementi per ridurre la dipendenza dal petrolio del settore dei trasporti, senza tuttavia comprometterne l'efficienza e la mobilità:

- maggiore efficienza energetica dell'attuale parco veicoli in tutte le tipologie, o modi, di trasporto;
- sviluppo e impiego di nuovi carburanti e sistemi di propulsione sostenibili;
- ottimizzazione dell'efficacia delle catene logistiche multimodali, tendendo in particolare a garantirne una maggiore efficienza energetica; ad esempio, migliori collegamenti ferrovia/trasporto marittimo per il trasporto merci a lunga distanza;
- utilizzo di sistemi innovativi di gestione del traffico e di misure di mercato quali l'abolizione degli ostacoli esistenti al trasporto marittimo a corto raggio.



Una tabella di marcia per le azioni da intraprendere

Nell'ultimo decennio, i settori del trasporto aereo, stradale e, in parte, ferroviario si sono aperti al mercato e vi è stato un generale miglioramento della sicurezza. È stato inoltre istituito il cielo unico europeo per il coordinamento della configurazione e della gestione dello spazio aereo. I passeggeri godono oggi di maggiori diritti e sono entrate in vigore nuove norme che disciplinano le condizioni di lavoro del personale operante nel settore.

Le reti transeuropee di trasporto (TEN-T) hanno contribuito ad una maggiore coesione territoriale, non da ultimo per l'impulso del programma alla costruzione delle direttrici ad alta velocità. Particolare accento, infine, è stato posto sugli interventi volti a migliorare l'efficienza ambientale dei trasporti.

Nell'ambito della strategia Europa 2020, l'ulteriore sviluppo della rete europea dei trasporti dovrebbe puntare alla nascita di un sistema di trasporto efficiente sul piano delle risorse, basato sull'innovazione, che affronti i cambiamenti climatici e le sfide ambientali, nonché la coesione territoriale.

Per far evolvere l'Europa in modo da soddisfare le esigenze di questo nuovo decennio e di quelli a venire, il Libro bianco del 2011 elenca una serie di azioni da intraprendere sulla base dei risultati pregressi. Qui di seguito, alcune delle proposte formulate nel documento:

Un sistema di mobilità efficiente ed integrato

- Uno spazio unico europeo dei trasporti
- Promuovere posti e condizioni di lavoro di qualità
- Pubblica sicurezza nei trasporti
- Intervenire sulla sicurezza dei trasporti: salvare migliaia di vite umane
- Qualità e affidabilità del servizio

Innovare per il futuro: tecnologia e comportamenti

- Una politica europea per la ricerca e l'innovazione nel campo dei trasporti
- Promuovere comportamenti più sostenibili
- Mobilità urbana integrata

Infrastrutture moderne e finanziamenti intelligenti

- Infrastrutture di trasporto: coesione territoriale e crescita economica
- Un quadro di finanziamento coerente
- Fissare prezzi corretti evitando distorsioni

La dimensione esterna

- Promuovere l'efficienza energetica e gli obiettivi internazionali in materia di cambiamento climatico
- Elaborare un quadro comune per estendere la nostra politica in materia di trasporti e infrastrutture ai paesi vicini.



I veicoli elettrici sono fondamentali per la realizzazione degli obiettivi in materia di emissioni.

UN SISTEMA DI TRASPORTO **COMPETITIVO E SOSTENIBILE** PER L'EUROPA

Reti di trasporto efficienti per una maggiore coesione territoriale

Le azioni intraprese a livello comunitario sono state determinanti per quanto riguarda i progressi realizzati in questi ultimi dieci anni nel settore europeo dei trasporti. I Fondi strutturali e il Fondo di coesione rappresentano da sempre una delle principali fonti di finanziamento per gli investimenti destinati al potenziamento delle reti di trasporto nelle regioni più arretrate dell'Unione europea.

La politica di coesione promuove attivamente le iniziative nazionali e regionali incentrate sulle priorità in materia di trasporto e la cooperazione transfrontaliera. Le recenti strategie per le macroregioni del Danubio e del Mar Baltico rafforzano il quadro di intervento per la pianificazione transfrontaliera ed aprono nuove possibilità per lo sviluppo integrato dei trasporti.

Gli effetti della crisi economica sono ancora tangibili in tutta l'Unione europea: l'aumento della disoccupazione e la contrazione della spesa pubblica rendono più che mai necessaria una mobilità efficiente in termini di costi, mentre diminuiscono gli strumenti per garantire tale mobilità. Bisogna fare di più con meno risorse. I sistemi esistenti di comprovata efficacia, quali la politica di coesione, si trovano in una posizione ideale per migliorare la qualità di una vasta gamma di interventi intrapresi in molteplici paesi e regioni, come ad esempio il sostegno all'industria ferroviaria europea.

L'industria ferroviaria europea

"Quando nel 1986 sono iniziati i lavori per la prima linea spagnola ad alta velocità, il paese era uno degli Stati più poveri dell'Unione europea e l'Andalusia era una delle regioni più povere del paese. Il governo spagnolo, tuttavia, decise di costruire una direttrice ad alta velocità tra la capitale Madrid e Siviglia, capoluogo dell'Andalusia, utilizzando le migliori tecnologie disponibili. Da allora, il paese ha registrato una crescita straordinaria e la regione è nettamente più competitiva rispetto al passato. Progressi assolutamente impensabili senza la politica di coesione e le sue ricadute territoriali".

Cos'è la TEN-T?

La Rete transeuropea di trasporto (TEN-T) è la base per la movimentazione dei flussi di merci, nonché lo strumento che consente ai cittadini di spostarsi liberamente all'interno dell'Unione europea. È una politica strategica che unisce la parte occidentale e orientale dell'UE e disegna il futuro spazio unico europeo dei trasporti.

Un'accresciuta integrazione in vista di un mercato unico più vasto, la decarbonizzazione dei trasporti, il ruolo dell'UE nella lotta globale ai cambiamenti climatici: sfide che rendono necessaria una revisione della politica avviata nel 2009.

Il sostegno dell'Unione europea alla rete TEN-T viene erogato attraverso il programma TEN-T, il Fondo europeo di sviluppo regionale e il Fondo di coesione, poiché una maggiore accessibilità rappresenta un elemento imprescindibile per garantire un'Europa coesa e competitiva.

Cosa viene finanziato?

In linea generale, il contributo dell'Unione europea al settore dei trasporti, per il periodo di programmazione 2007-2013, copre:

- infrastrutture stradali TEN-T, nazionali, regionali e locali - oltre 41 miliardi di euro;
- linee ferroviarie, compresa la rete TEN-T e altri progetti - circa 24 miliardi di euro;
- trasporto urbano - 8,1 miliardi di euro;
- porti e vie navigabili interne - 4,3 miliardi di euro;
- trasporti multimodali e sistemi di trasporto intelligenti - oltre 3 miliardi di euro;
- infrastrutture aeroportuali - 1,84 miliardi di euro.

Non solo TEN-T

La rete TEN-T beneficia attualmente di circa il 50% degli stanziamenti previsti per il settore dei trasporti nell'ambito della politica di coesione. Altri obiettivi prioritari sono le reti nazionali, regionali e locali ed i trasporti urbani puliti. Come ripartire in maniera ottimale gli stanziamenti futuri sarà certamente una questione di primaria importanza. È chiaro che le pressioni per la decarbonizzazione dei sistemi di trasporto e la concentrazione del sostegno comunitario su investimenti che concorrano in misura sostanziale alla realizzazione delle priorità comuni porranno l'accento sulle strozzature presenti nelle infrastrutture; le reti intelligenti e i trasporti urbani ecologici.



Trasporti urbani

Le città sono motori di crescita per i comuni e le aree circostanti. Forniscono servizi, lavoro e attività ricreative alle rispettive regioni. Di conseguenza, è essenziale che i trasporti pubblici urbani siano pienamente integrati nella rete dei servizi di mobilità regionale. Tuttavia, le città sono caratterizzate da problemi quali la congestione del traffico, una scarsa qualità dell'aria e inquinamento acustico. Il traffico nelle città è responsabile di un quarto delle emissioni di CO₂ prodotte dall'intero settore dei trasporti ed il 69% degli incidenti avviene in aree urbane. Per raggiungere gli obiettivi che l'Europa si è posta in termini di emissioni di gas serra, nonché ridurre la dipendenza dal petrolio, occorrerà una graduale eliminazione dei veicoli "convenzionali" dalle nostre città.

Un maggior utilizzo dei mezzi di trasporto collettivi innescherà un circolo virtuoso del trasporto pubblico che, unitamente agli interventi per rendere più allettanti e sicuri gli spostamenti a piedi o in bicicletta, convincerà i cittadini europei a rinunciare alle proprie auto.

Coloro che non possono fare a meno dell'auto devono essere incoraggiati ad utilizzare veicoli più piccoli, leggeri e specializzati. Il cospicuo parco veicoli urbano composto da autobus, taxi, camion e furgoni più piccoli e più ecologici si presta particolarmente a promuovere e pubblicizzare sistemi di propulsione e carburanti alternativi, fornendo così un banco di prova per le innovazioni. L'uso dei trasporti pubblici può essere incentivato da pedaggi stradali e sistemi di tassazione trasparenti, nonché dall'introduzione di nuove tecnologie.



"È necessario intervenire in tempi rapidi. Per progettare, costruire ed equipaggiare le infrastrutture sono necessari molti anni e i treni, gli aerei e le navi hanno una vita utile di diversi decenni. Pertanto, le scelte che operiamo oggi determineranno la natura dei trasporti nel 2050. È necessario intervenire a livello europeo per garantire che la trasformazione dei trasporti sia definita di concerto con i nostri partner e non determinata altrove nel mondo".

Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Libro bianco su una politica dei trasporti competitiva e sostenibile.

MATTHIAS RUETE

Intervista a Matthias Ruete, Direttore generale per la mobilità e i trasporti

Prima di assumere, nel 2010, la sua attuale carica presso la DG Mobilità e trasporti, Matthias Ruete è stato Direttore generale della DG Energia e trasporti della Commissione europea.

Quali sono i principali insegnamenti tratti dal passato e, in previsione del 2020, le grandi sfide future per il settore dei trasporti?

La grande sfida consiste nell'aiutare i trasporti a fronteggiare i vincoli futuri senza sacrificare la propria efficienza, mantenendo e rafforzando al contempo la competitività del settore.

Nell'ultimo decennio, l'Europa ha compiuto notevoli passi avanti. Abbiamo aperto i mercati nei settori del trasporto aereo, stradale e, in parte, ferroviario e siamo riusciti a migliorare la sicurezza in tutti i modi di trasporto. Tuttavia il sistema non è sostenibile. Trascurare o sottovalutare i vincoli futuri e posticipare i cambiamenti necessari sarebbe un errore fatale.

La dipendenza dal petrolio, la congestione del traffico e la riduzione delle emissioni di gas serra sono sfide che non possono più essere procrastinate e l'ultima è la più importante. Ci siamo impegnati ad abbattere le emissioni dell'80% entro il 2050. Il settore dei trasporti dovrà ridurre le sue emissioni almeno del 60% rispetto ai livelli del 1990 (pari ad una riduzione del 70% rispetto ai valori attuali). Il Libro bianco adottato dalla Commissione il 28 marzo fa il punto su queste sfide e imposta la strategia che permetterà all'Unione di affrontarle efficacemente.

A Suo avviso, quale può essere il contributo della politica dei trasporti dell'Unione europea alla coesione economica e territoriale?

Il Libro bianco propone la creazione di una "rete centrale" transeuropea di corridoi in grado di sostenere, in modo altamente efficiente e a basse emissioni, volumi elevati e ormai consolidati di merci e passeggeri sull'intero continente.

La rete garantirà efficienti collegamenti multimodali tra le capitali dell'Unione europea, nonché con altre grandi città, centri economici, porti, aeroporti e i principali valichi di frontiera. Sarà la colonna portante dello "spazio unico europeo dei trasporti" e rafforzerà la coesione tra tutte le regioni.

Quali sono i principali elementi della strategia europea sul futuro dei trasporti ripresi nel Libro bianco?

I quattro elementi principali sono:

- uno spazio unico europeo dei trasporti per facilitare il movimento di cittadini e merci, ridurre i costi e rafforzare la sostenibilità del trasporto europeo;
- migliori sinergie tra lo sviluppo di innovazioni tecnologiche e le relative applicazioni attraverso una politica di ricerca integrata;
- pianificazione delle infrastrutture in modo da massimizzare la crescita e ridurre al minimo l'impatto ambientale;
- sviluppo di collegamenti infrastrutturali con i paesi vicini, per aprire i mercati dei paesi terzi di servizi, prodotti e investimenti nel settore dei trasporti al fine di sostenere lo sviluppo del commercio.



« La grande sfida consiste nell'aiutare i trasporti a fronteggiare i vincoli futuri senza sacrificare la propria efficienza. »

LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Coordinatore europeo per le autostrade del mare

Luis Valente de Oliveira ha incontrato sinora più di 400 soggetti interessati dei paesi marittimi dell'UE e ha presentato tre rapporti annuali di attività.

Quali sono i principali insegnamenti tratti dal passato e, in previsione del 2020, le grandi sfide future per il settore dei trasporti?

La sfida più grande è il coordinamento tra i diversi modi di trasporto: il nocciolo del problema è sapere come trasportare merci da un luogo all'altro nel modo più veloce, più economico, più comodo e più pulito possibile. Se consideriamo solo un dato modo, avremmo una gamma rigida di risposte in termini di funzioni o non razionale in termini di costi.

Per poter formulare risposte, dobbiamo conoscere le caratteristiche dei singoli modi di trasporto e le soluzioni multimodali devono essere la norma.

A Suo avviso, quale può essere il contributo della politica dei trasporti dell'Unione europea alla coesione economica e territoriale?

Il grado di attività di una regione è essenziale per assicurare il benessere dei suoi abitanti: il trasporto è necessario alla produzione e al consumo. Per favorire lo sviluppo e la coesione, occorre rafforzare i collegamenti tra regioni complementari.

Più del 90% delle importazioni e delle esportazioni dell'Unione europea arriva e parte da porti europei.

Di conseguenza, predisporre le migliori infrastrutture portuali e i collegamenti più adatti tra queste ultime e le aree interne è un primo, importantissimo passo.

Per essere economici, alcuni modi di trasporto necessitano di una soglia minima di traffico e le scelte devono essere praticabili. Concentrare il trasporto su taluni assi può rendere le interconnessioni sostenibili sotto il profilo economico. È necessario che i costi e i tempi siano ridotti al minimo, un obiettivo che può essere raggiunto solo prendendo e combinando il meglio di ogni modo di trasporto. La politica di trasporto dell'Unione europea deve considerare tutti i modi esistenti, così da ottenere la soluzione più coerente ed efficiente.

Quali sono i principali insegnamenti che ha tratto dalla Sua esperienza di coordinatore europeo TEN-T di un progetto prioritario?

Il progetto prioritario delle autostrade del mare è ora pienamente operativo: gli otto progetti recentemente approvati coprono lo spazio marittimo europeo. Sono il risultato di idee discusse con soggetti provenienti da tutta l'Europa.

Il coinvolgimento di molteplici paesi nell'ambito di un progetto è un modo efficace di condividere le migliori pratiche e i risultati di studi e ricerche. Gli scambi di gruppo agevolano la definizione di soluzioni trasferibili a vari contesti.

Ho insistito sul rafforzamento dei programmi di formazione nel campo della logistica all'interno delle aziende, sia per il personale sia per i responsabili, affinché il trasporto merci possa soddisfare le esigenze della complessa logistica cui siamo confrontati.



« Più del 90% delle importazioni e delle esportazioni dell'Unione europea arriva e parte da porti europei. »

JEAN-MARC OFFNER

Direttore generale dell'Agenzia per l'Urbanistica, Bordeaux Métropole Aquitaine

Quali sono i principali insegnamenti tratti dal passato e, in previsione del 2020, le grandi sfide future per il settore dei trasporti?

La riduzione del traffico su gomma, su rete urbana ed extraurbana, è stata per molti decenni uno dei principali obiettivi della politica di trasporto pubblico di molti paesi dell'Unione europea.

I trasporti pubblici non sono riusciti a contenere l'aumento del traffico e una delle maggiori sfide per il settore, entro il 2020, sarà la realizzazione di una rete di servizi in grado di soddisfare i nuovi stili di vita: maggior flessibilità negli orari, servizi convenienti e di alta qualità e utilità del tempo di percorrenza.

A Suo avviso, quale può essere il contributo della politica dei trasporti dell'Unione europea alla coesione economica e territoriale?

Per alcuni decenni, lo sviluppo delle reti ad alta velocità è stato lo strumento per eccellenza per avvicinare territori europei situati sui due lati di uno stesso confine, promuovendo una certa qual coesione sociale ed economica. Questo impegno dovrebbe essere mantenuto.

Altrettanto importante è non dimenticare gli investimenti a livello regionale, essenziali per assicurare un buon funzionamento delle aree metropolitane. Le autorità pubbliche e i direttori delle reti sono stati spesso criticati per il fatto di aver privilegiato le linee ad alta velocità, più redditizie, a scapito delle infrastrutture regionali. Crediamo che entrambi i livelli siano essenziali.

Considerate le sfide ambientali in gioco, è necessario trovare un compromesso tra l'ambizione di creare reti che coprano tutte le diverse aree e il bisogno di regolare i flussi di traffico.

Quale ruolo del trasporto ipotizza nell'ambito di uno sviluppo urbano integrato?

È altresì necessario un maggiore coordinamento tra trasporto e urbanistica. Le conurbazioni più compatte sono preferibili, perché facilitano gli spostamenti brevi. Una politica territoriale che permetta di recuperare suolo, di anticipare l'incremento di valore associato alle nuove infrastrutture e di costruire abitazioni di edilizia popolare potrebbe essere una buona soluzione.

Dovrebbe essere previsto l'obbligo di incrementare la densità dei servizi oltre determinate soglie minime nelle aree meglio servite dalle reti di trasporto pubblico e, contestualmente, attuare politiche restrittive in materia di parcheggi.

Dobbiamo rendere più sostenibili le organizzazioni urbane esistenti. In particolare, è necessario considerare nuove tipologie di utilizzo delle autovetture: uso comune (carpooling) e condivisione (car sharing) delle auto, ma anche integrazione tra auto e trasporto pubblico. Dal punto di vista ambientale, se moltiplicassimo il tasso di occupazione dei veicoli e dividessimo la distanza dei tragitti per due otterremmo un valore equivalente alla somma di tutte le politiche di sviluppo del trasporto pubblico!



« La riduzione del traffico su gomma, su rete urbana ed extraurbana, è stata per molti decenni uno dei principali obiettivi della politica dei trasporti pubblici di molti paesi dell'Unione europea. »

In quanto Capo della divisione Sviluppo territoriale europeo presso l'Ufficio congiunto per la pianificazione territoriale, Horst Sauer è responsabile dell'integrazione della regione della capitale Berlino-Brandeburgo nello sviluppo territoriale dell'Unione europea. Attualmente lavora sull'impatto regionale delle reti TEN-T, in particolare nell'area che si estende dalla Scandinavia al Mare Adriatico.

Quali sono i principali insegnamenti tratti dal passato e, in previsione del 2020, le grandi sfide future per il settore dei trasporti?

È emerso sempre più chiaramente che la realizzazione della nuova infrastruttura sarebbe stata possibile solo quando le ricadute economiche per le regioni sarebbero state evidenti. Stiamo lavorando con oltre 30 partner per portare avanti SCANDRIA, il corridoio che collega la Scandinavia al Mare Adriatico via Berlino. Il nostro obiettivo è garantire un miglior collegamento dei centri innovativi con le regioni metropolitane lungo questo corridoio. In quest'area dell'Europa esistono enormi potenzialità per la crescita regionale. Ci concentriamo principalmente sull'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti e sul miglioramento degli aspetti ambientali del trasporto in termini di emissioni, piuttosto che richiedere nuovi investimenti per grandi progetti infrastrutturali.



A Suo avviso, quale può essere il contributo della politica dei trasporti dell'Unione europea alla coesione economica e territoriale?

La futura "rete centrale", colonna portante della politica dei trasporti dell'UE, si fonda sul collegamento dei principali nodi. Questi ultimi, come la regione della capitale tedesca Berlino-Brandeburgo, dovrebbero prevedere tutti i modi di trasporto ed essere collegati agli altri hub, quali porti o centri economici di particolare rilevanza.

Una migliore accessibilità in Europa centrale incentiverà le attività economiche nella nostra area, contribuendo in tal modo a favorire la coesione territoriale. Una forte "rete centrale" servirà altresì le regioni già dotate di buoni collegamenti con i principali assi di trasporto.

Come descriverebbe un buon sistema di governance nella fase di pianificazione delle infrastrutture di trasporto?

Dal mio punto di vista, la politica e la pianificazione regionali devono essere strettamente correlate alla programmazione dei trasporti. Il trasporto non è un fine in sé, ma deve soddisfare le esigenze dei cittadini e delle imprese.

Nella regione della capitale Berlino-Brandeburgo abbiamo avuto esperienze molto positive non solo nella pianificazione "transfrontaliera" (che copre la città di Berlino e il circostante Land del Brandeburgo), ma anche nell'armonizzare la programmazione territoriale con la pianificazione dei trasporti. Ciò è ancora più vero per la rete dei trasporti pubblici, organizzati in maniera coordinata da oltre un decennio da Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB).

« Il trasporto non è un fine in sé, ma deve soddisfare le esigenze dei cittadini e delle imprese. »

UNA RETE DI TRASPORTO MULTIMODALE PER L'EUROPA

L'Unione europea ha difeso la creazione di una rete transeuropea di trasporto (TEN-T) sin dal Trattato di Maastricht del 1992. La TEN-T favorisce lo sviluppo del mercato interno, rafforza la coesione economica e sociale e collega le aree insulari, remote e periferiche con le regioni centrali dell'Unione europea. Inoltre, avvicina l'Unione europea ai paesi limitrofi e ai mercati internazionali.

I primi orientamenti per assistere gli Stati membri nello sviluppo della TEN-T sono stati adottati nel 1996 con una Decisione del Parlamento e del Consiglio europeo. Il documento è stato sostanzialmente riveduto ed aggiornato a seguito dell'allargamento del 2004.

Totale degli investimenti TEN-T ad oggi (1996-2013)	800 miliardi di euro
Fonti di finanziamento UE ad oggi*	230 miliardi di euro
Investimenti necessari in futuro (fino al 2020)	550 miliardi di euro

*Programma TEN-T, Fondo di coesione, FESR, garanzie e prestiti della BEI

Alcuni esempi di successo, particolarmente degni di nota, sono già presenti nel quadro strategico della TEN-T, come la direttrice ferroviaria ad alta velocità Parigi-Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra o l'Øresund, il collegamento ferroviario/stradale tra Danimarca e Svezia. A questi si aggiungono la linea ad alta velocità Madrid-Barcellona, l'aeroporto Milano (Malpensa), la linea ferroviaria Cork-Dublino-Belfast-Larne-Stranraer e numerosi altri progetti in corso.

Ulteriore messa a punto per il futuro

Sfruttando l'esperienza maturata negli ultimi quindici anni, la Commissione europea ha intrapreso un'ampia revisione della politica TEN-T ed ha proposto nuovi orientamenti in materia di pianificazione e attuazione. Queste nuove linee guida, che saranno sottoposte all'esame del Parlamento europeo e del Consiglio per approvazione a partire dal secondo semestre del 2011, propongono una strategia profondamente riveduta che sviluppa ulteriormente i punti di forza esistenti, mira a colmare le carenze individuate e affronta nuove sfide.

Sinora, lo sviluppo della rete TEN-T si è basato su una progressiva individuazione e attuazione dei progetti prioritari ad opera dei singoli Stati membri, in un approccio ascendente e piuttosto frammentato. Questa strategia ha contribuito ad identificare e a sviluppare importanti progetti sull'intera rete TEN-T, come illustrano gli esempi precedenti, ma non ha portato, di per sé, alla realizzazione di una rete transeuropea multimodale e totalmente integrata.

Due reti complementari

La nuova pianificazione prevede una struttura a doppio livello: la cosiddetta "rete globale", ossia il livello fondamentale, ed una "rete centrale" che si sovrapporrà alla "rete globale" e sarà costituita dagli elementi della TEN-T di maggiore rilevanza strategica.

La rete globale, frutto di un aggiornamento e aggiustamento dell'attuale TEN-T, includerà le infrastrutture pertinenti già esistenti e/o programmate negli Stati membri. La rete centrale sarà formata dalle componenti della TEN-T che supportano la maggiore concentrazione di flussi transnazionali di traffico merci e passeggeri e che assicurano un efficiente collegamento delle zone orientali ed occidentali dell'Unione, nonché delle regioni periferiche verso il centro.

Insieme, le due reti formeranno le infrastrutture di base dello Spazio unico europeo dei trasporti, garantendo efficienti collegamenti multimodali tra le capitali europee e con i principali centri economici e i punti di entrata frontaliere dell'Unione nell'ambito del sistema europeo dei trasporti.

Pianificazione e sviluppo coordinati

Innanzitutto, la nuova politica in materia di TEN-T consentirà un maggior coordinamento tra la fase di pianificazione e lo sviluppo della rete a livello europeo. Sarà basata su una metodologia di pianificazione europea coerente e trasparente, posta sotto la supervisione della Commissione ed elaborata al termine di un ampio processo di consultazione con le parti interessate.



Coordinamento della fase attuativa

In secondo luogo, l'attuazione della nuova politica TEN-T sarà più coordinata. In base alla rete centrale verranno definiti e sviluppati un determinato numero di corridoi, in linea con le nuove capacità richieste. L'attuazione globale dei corridoi sarà posta sotto la supervisione di un coordinatore europeo, mentre i piani pluriennali di sviluppo dei corridoi definiranno, entro scadenze prestabilite, i grandi investimenti necessari e le migliori a breve termine di minore entità.

Il nuovo approccio strategico, infine, riserverà una maggiore attenzione alla condizionalità e al coordinamento della partecipazione finanziaria dell'Unione europea. Il cofinanziamento dei progetti sarà subordinato alla ricerca di soluzioni volte a eliminare i collegamenti mancanti e le strozzature lungo la rete centrale identificata, nonché alla capacità di assicurare un'efficace co-modalità, mentre verrà data priorità ai progetti che garantiscono il maggior valore aggiunto europeo (ad esempio, ultimando i collegamenti transfrontalieri). Al contempo, un quadro di finanziamento integrato per il settore dei trasporti assicurerà un miglior coordinamento dei Fondi strutturali e di coesione con gli obiettivi della politica TEN-T, facendo leva sulla rapidità e l'efficacia della loro attuazione.

Garantire la multimodalità: un fattore essenziale per le regioni a vocazione industriale.





LA VIA DA SEGUIRE: TRASPORTI PIÙ PULITI ED ECOLOGICI

La strategia Europa 2020 per la crescita economica e il recente Libro bianco sui trasporti della Commissione pongono al centro della politica dei trasporti dell'Unione europea la sostenibilità e l'efficienza in termini di risorse. Di conseguenza, la "decarbonizzazione" dei mezzi di trasporto, che porterà ad una drastica riduzione delle emissioni di gas serra nel settore, è oggi una priorità assoluta dell'agenda economica ed ambientale dell'Europa.

Europa 2020 definisce la strategia economica dell'Unione europea per il prossimo decennio. Si concentra sulla promozione di una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva al fine di costruire un'economia a basso tenore di carbonio basata sulla conoscenza e l'innovazione, in grado di sfruttare le risorse in modo più efficiente favorendo al contempo la coesione sociale e territoriale.

Il settore dei trasporti è vitale per il futuro economico dell'Europa e ha quindi un ruolo fondamentale per far sì che la strategia Europa 2020 raggiunga gli obiettivi prefissati. Nel gennaio del 2011, la Commissione ha varato l'iniziativa "Un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse", una delle iniziative faro della strategia Europa 2020, in cui chiarisce come l'efficienza in termini di risorse debba essere il principio guida della politica europea dei trasporti.


Soluzioni sostenibili

Garantire una maggiore efficienza dei trasporti per assicurare la futura prosperità dell'Europa è uno dei temi chiave del nuovo Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti" adottato dalla Commissione il 28 marzo 2011.

Il Libro bianco illustra le prospettive per un sistema europeo dei trasporti competitivo, sostenibile ed efficiente in termini di risorse. Il documento attribuisce particolare rilevanza ai trasporti urbani ecologici e alla decarbonizzazione.

Alla luce delle nuove e crescenti sfide che si vanno delineando, i trasporti devono diventare più sostenibili. Innanzi tutto, nei prossimi decenni si ridurranno le scorte di petrolio, quest'ultimo sarà sempre più caro e le fonti di approvvigionamento saranno meno sicure.

In secondo luogo, per raggiungere l'obiettivo di contenere il riscaldamento globale al di sotto dei 2 °C, l'Unione europea deve ridurre le emissioni di gas serra dell'80-90% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2050. Il settore dei trasporti dovrà quindi abbattere le proprie emissioni di gas serra di almeno il 60%.



**Cantiere stradale in via Laukaantie - Jyväskylä, Finlandia.
Costruzione di un sottopassaggio per pedoni e ciclisti.**



Ridurre il tenore di carbonio

Il principale problema risiede nel fatto che il settore dei trasporti è una fonte importante e in continuo aumento di emissioni di gas ad effetto serra: per tale motivo la decarbonizzazione è uno dei grandi temi del Libro bianco.

Affinché l'Europa possa migliorare i livelli di efficienza energetica dell'intero parco veicoli è necessario mettere a punto e immettere sul mercato carburanti sostenibili e veicoli ecologici. L'Europa deve sostituire gradualmente le fonti di energia fossili che generano CO₂ con soluzioni alternative più ecologiche.

Per tale motivo, la Commissione intende elaborare una strategia per lo sviluppo di combustibili alternativi che permetterà al sistema di trasporto europeo di ridurre la dipendenza dal greggio, per tendere infine a una completa decarbonizzazione.

Per quanto attiene la realizzazione degli obiettivi dell'UE in materia di riduzione dei gas serra, la Commissione riserva una particolare attenzione al trasporto urbano. Molte città europee hanno problemi di congestione e devono fare i conti con una scarsa qualità dell'aria e con l'inquinamento acustico. Le automobili, i camion e gli autobus che circolano nelle aree urbane d'Europa sono responsabili di un quarto circa delle emissioni di CO₂ dell'intero settore dei trasporti.

La Commissione auspica una graduale eliminazione dalle città dei veicoli alimentati con carburanti tradizionali: l'obiettivo è dimezzare il parco circolante entro il 2030, per azzerarlo entro il 2050. Ciò porterebbe ad una sostanziale riduzione della dipendenza europea dal petrolio e contribuirebbe a raggiungere l'obiettivo del settore dei trasporti di abbattere le proprie emissioni di gas serra.

Occorre incoraggiare l'utilizzo di veicoli più piccoli e più leggeri per il trasporto passeggeri. Contestualmente, devono essere intensificati gli sforzi per dotare autobus, taxi e furgoni urbani di motori e carburanti alternativi, così da ridurre l'inquinamento e le emissioni generate dalla mobilità urbana.

Strategie integrate

La Commissione auspica altresì di poter raggiungere, entro il 2030, una logistica urbana a zero emissioni nelle principali città d'Europa. Sfruttando soluzioni di trasporto intelligente, i centri urbani possono predisporre sistemi efficienti per la logistica dell'ultimo miglio.

I furgoni a basse emissioni ad energia elettrica, idrogeno o tecnologia ibrida potrebbero essere utilizzati in città per la consegna di merci a negozi ed uffici. Un parco di veicoli ecologici consentirebbe altresì di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico. Sarebbe inoltre opportuno intensificare le iniziative per promuovere tra i cittadini un maggior utilizzo dei trasporti pubblici ed incentivare gli spostamenti a piedi o in bicicletta.

Una strategia integrata è l'opzione migliore per affrontare le sfide della mobilità urbana e per potenziare le infrastrutture e i servizi di trasporto. La definizione delle politiche, pertanto, non può prescindere dal correlare il tema dei trasporti con altre problematiche quali l'utilizzo del territorio, la pianificazione, la tutela ambientale, le politiche abitative, l'accessibilità, la mobilità e le esigenze dell'industria.

PER SAPERNE DI PIÙ:

http://ec.europa.eu/transport/urban/index_en.htm



POTENZIARE I COLLEGAMENTI CON IL SUD EST EUROPA

Durata del progetto: 2009-2012

Contributo del FESR al progetto: 1,7 milioni di euro

Dotazione complessiva: 2,38 milioni di euro

Pur essendo un'area di transito strategica per l'Unione europea, il Sud Est Europa si sviluppa con più difficoltà rispetto al resto del continente a causa di scarsi investimenti e di un'insufficiente cooperazione transnazionale. SEETAC (South East European Transport Axis Cooperation), un progetto triennale che mira a rafforzare nell'area la cooperazione tra gli Stati membri dell'UE e i paesi terzi, in particolare nel settore dei trasporti, intende affrontare proprio questo tipo di sfide.

Cofinanziato dal programma comunitario Sud Est Europa, il progetto conta 17 partner (essenzialmente ministeri nazionali dei trasporti) di nove paesi presenti nell'area. È inoltre prevista la partecipazione, in veste di osservatori, di altri quattro paesi: Bosnia-Erzegovina, Ungheria, Slovacchia e Ucraina.

Nella regione in esame, le infrastrutture di trasporto sono estremamente diversificate. Paesi quali Austria, Slovenia, Ungheria e Croazia, ad esempio, contrariamente a molti dei loro vicini, vantano una rete autostradale moderna e capillare. In quest'area, i collegamenti stradali e ferroviari tra i paesi più piccoli sono sovente carenti o addirittura inesistenti. Una situazione che ostacola la libera circolazione di beni, persone e servizi e, in ultima analisi, lo sviluppo sostenibile dell'intera regione.

Puntare sulla TEN-T

“Il nostro progetto riunisce, in modo inedito, paesi membri dell'UE e paesi terzi al fine di creare una maggiore integrazione territoriale e migliori collegamenti di trasporto all'interno dell'area”, afferma Carlo Fortuna del Segretariato esecutivo dell'Iniziativa Centro Europea (InCE-CEI) di Trieste, capofila del progetto SEETAC. Tutto ciò alimenta il dibattito sulle infrastrutture di trasporto per i paesi candidati e i potenziali candidati dell'UE, nonché sulla prevista estensione ai Balcani occidentali dei progetti prioritari TEN-T (Reti transeuropee di trasporto). Carlo Fortuna è certo che il progetto favorirà anche una maggiore coesione con il Sud Est Europa all'interno dell'Unione europea.

Una recente raccolta di dati ha permesso ai partner del progetto di costituire un database che fornisce un'istantanea aggiornata delle reti stradali, ferroviarie e marittime presenti nella regione. Nei prossimi mesi, i partner elaboreranno un modello di scenari futuri collegato ai progetti prioritari di trasporto, quali ad esempio l'autostrada Lubiana-Belgrado.

Una conferenza di progetto organizzata a Tirana (Albania) nel novembre del 2010, cui hanno partecipato rappresentanti ad alto livello dei ministeri interessati, ha esaminato diverse questioni strategiche tra cui investimenti, sviluppo integrato delle vie di accesso alla regione, nonché percorsi per creare nell'area un sistema di trasporto integrato a medio termine in linea con la strategia dell'Unione europea.



Krizno: rifacimento dei binari e della trincea lungo la linea ferroviaria Lubiana-Maribor.

PER SAPERNE DI PIÙ:

- Progetto SEETAC: www.seetac.eu
- Programma Sud Est Europa (SEE): www.southeast-europe.net
- Iniziativa Centro Europea: www.ceinet.org

Scandria, il corridoio che collega la Scandinavia al mar Adriatico, svolge un ruolo essenziale per le regioni situate lungo questa direttrice nord-sud. Il miglioramento dei collegamenti, oltre ad agevolare i trasporti, ha un valore aggiunto in termini economici, sociali e ambientali.

“Il progetto non si limita ai trasporti”, sottolinea Jürgen Neumüller, direttore di progetto per Scandria. “Mira a promuovere lo sviluppo economico dell’area nel suo complesso. Vogliamo collegare le potenziali capacità di innovazione della Scandinavia alle altre regioni dell’Europa centrale quali Berlino, Praga e Vienna, stimolando così la crescita”.

In linea con l’obiettivo dell’Unione europea di favorire l’introduzione di “trasporti più ecologici”, il progetto prevede altresì attività volte a conseguire gli obiettivi previsti per la lotta ai cambiamenti climatici. Un esempio concreto: l’impegno a promuovere l’utilizzo di biogas per i veicoli destinati al trasporto merci.

Durata del progetto: 2009-2012

Contributo del FESR: 2,8 milioni di euro

Dotazione complessiva del progetto: 3,8 milioni di euro

Il coinvolgimento di tutte le parti interessate è la chiave del successo

I 19 partner del progetto provenienti da Germania, Danimarca, Svezia, Finlandia e Norvegia possono essere suddivisi in tre categorie: istituti di ricerca, regioni e infrastrutture portuali. Capofila del progetto è l’Ufficio congiunto per la pianificazione territoriale Berlino-Brandeburgo.

Gli istituti di ricerca elaborano la base scientifica necessaria a sostenere il processo decisionale, mentre le regioni svolgono un ruolo più strategico. Portare a termine l’attuazione di progetti infrastrutturali, di concerto con soggetti quali i ministeri nazionali, è una componente importante del loro lavoro.

La cooperazione diretta tra i porti di Halmstad (Svezia) e Rostock (Germania) punta principalmente allo sviluppo di nuovi servizi. Tra le ricadute del progetto, Scandria ha promosso l’inserimento della linea di traghetti Rostock-Gedser (Danimarca) nel programma comunitario delle “Autostrade del mare”, consentendo a quest’ultima di fruire di finanziamenti per l’ammodernamento delle infrastrutture portuali e l’acquisto di nuove imbarcazioni.

Coinvolgere le imprese nella cooperazione resta uno degli obiettivi principali. Tuttavia, gli imperativi sul breve periodo delle aziende rendono difficile il loro coinvolgimento in un concetto strategico a lungo termine. “Per far conoscere i vantaggi economici del progetto sono stati organizzati diversi seminari e attività di comunicazione”, sottolinea Neumüller.

Il progetto Scandria è stato istituito nel 2009 a seguito della Dichiarazione di Berlino del novembre 2007 in cui si chiedevano infrastrutture più attrattive e modi di trasporto più competitivi per il corridoio che collega i paesi scandinavi all’Adriatico. Scandria interessa l’area settentrionale della regione, mentre SoNorA, suo progetto gemello, attua misure analoghe destinate alla parte meridionale.

PER SAPERNE DI PIÙ:

www.scandriaproject.eu

Il porto di Rostock.



PORTOGALLO: VESSEL TRAFFIC SYSTEM, IL NUOVO SISTEMA INTELLIGENTE PER IL CONTROLLO DEL TRAFFICO MARITTIMO

Progetto avviato nel 2008 e tuttora in corso

Contributo del FESR: 53 milioni di euro

Cofinanziamento nazionale: 57 milioni di euro

L'ampia estensione del litorale portoghese pone diverse sfide per il controllo del traffico marittimo, dal monitoraggio dei flussi in acque trafficate al rispetto delle norme di sicurezza internazionali. Grazie ad un sistema informatizzato di ultima generazione, le autorità sono oggi in grado di tenere sotto controllo tutti i movimenti delle imbarcazioni e di registrarli nella Banca dati nazionale sul traffico marittimo.

Gli oltre 800 km di costa rappresentano una via strategica tra i porti dell'Europa settentrionale e quelli del Mediterraneo e del Nord Africa. Circa 70.000 imbarcazioni solcano ogni anno queste acque: su queste vie di comunicazione incrociano costantemente dalle 250 alle 300 navi, oltre ad un numero analogo di pescherecci e imbarcazioni da diporto. Il Vessel Traffic System (VTS) offre una soluzione al problema del controllo simultaneo di questi movimenti, rendendo le acque costiere sicure ed evitandone la congestione.

Come funziona?

Da gennaio 2008, il Centro di controllo del Traffico marittimo e costiero utilizza un sistema VTS per la disciplina della navigazione marittima. Circa 300 imbarcazioni possono essere identificate contemporaneamente e queste informazioni vengono registrate nel Database unico nazionale.

Il sistema comprende anche due Schemi di separazione del traffico (TSS), uno a Capo Roca e l'altro a Capo Sao Vicente. I dispositivi evitano la congestione del traffico all'altezza delle due note strozzature presenti in prossimità della costa e fanno parte delle dotazioni per il controllo delle norme di sicurezza. Le materie pericolose, le tipologie di natanti e imbarcazioni, la sicurezza dei passeggeri e i requisiti relativi ai pescherecci sono regolamentati da rigorose norme internazionali. Entrambi i TSS fanno parte del Sistema costiero portoghese di vigilanza, segnalazione e rendiconto obbligatorio (COPREP) in vigore dal 1° giugno 2010.

Sistemi all'avanguardia con positive ricadute per il paese

Il sistema si compone di un VTS costiero e cinque VTS locali, tutti posti sotto il controllo dell'Autorità nazionale per la disciplina del traffico marittimo.

Tra i vantaggi offerti:

- Favorire la modernizzazione del Portogallo, dotando il paese di tecnologie di ultima generazione;
- garantire le future potenzialità commerciali dei propri porti;
- dare una priorità assoluta alla qualità ambientale delle acque portoghesi e sfruttare a tal fine le informazioni raccolte dal sistema VTS;
- facilitare la sorveglianza costiera mediante un flusso di informazioni bidirezionale tra le imbarcazioni e le autorità costiere. Le misure per il contrasto delle attività illegali e l'immigrazione clandestina assorbono attualmente buona parte delle attività quotidiane dei servizi costieri.

A livello internazionale, il Portogallo partecipa a SafeSeaNet, il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi. La miriade di informazioni raccolte dai VTS costieri può oggi essere immessa direttamente nel sistema SafeSeaNet, consentendo al paese di ricevere dati analoghi da altri Stati membri.

PER SAPERNE DI PIÙ:

http://www.innovative-navigation.de/in_htm/Presse/inPRESSRELEASE_VTCS_Portugal.pdf



Centro di controllo del traffico marittimo e costiero.

AMPLIAMENTO DELLA METROPOLITANA DI **SOFFIA**: NUOVA VITA PER IL CENTRO CITTADINO

Il progetto rientra nell'ambito del Programma operativo della Bulgaria per i trasporti, 2007-2013

Contributo del FESR: 157 milioni di euro

Cofinanziamento nazionale: 139 milioni di euro

La Bulgaria ha varato un Piano di modernizzazione integrato per affrontare con decisione il problema della congestione del traffico e l'inquinamento. Il piano prevede, in particolare, una serie di progetti di ampliamento della metropolitana di Sofia, uno dei quali porterà alla costruzione della sezione centrale mancante proprio nel cuore della capitale.

A Sofia vivono oltre 1,5 milioni di persone, pari a circa un quinto dell'intera popolazione nazionale. Nel centro storico della città si intreccia un denso mix di aree residenziali e commerciali, ed il rapido afflusso di nuovi residenti registrato negli ultimi dieci anni ha innescato un circolo vizioso di congestione del traffico ed inquinamento. Il tasso di utilizzo delle auto è molto alto tra i residenti ed autobus e tram si contendono lo spazio nelle strade. Un'approfondita analisi del problema dei trasporti ha chiaramente evidenziato la metropolitana quale risposta ottimale alla maggior parte delle esigenze di mobilità nel centro cittadino.

Migliorare i trasporti per una nuova dimensione del centro

Il nuovo tratto della metropolitana che si estende dal nodo stradale di Nadejda, a nord del centro, sino al viale Cherni Vrah, nell'area residenziale a sud di Sofia, è un progetto faro del Programma operativo della Bulgaria per i trasporti 2007-2013.

Il progetto permetterà la costruzione di 6,5 km di binari che serviranno sette stazioni della metropolitana, creando di fatto il troncone mancante della linea II e collegando i punti a nord e a sud della stazione centrale e del terminal degli autobus. Cinque stazioni della metropolitana saranno costruite ex novo, mentre le altre due, già esistenti, saranno interamente ristrutturare.

Migliorare la qualità della vita

La prima fase, attualmente in corso, è una tappa essenziale per migliorare la qualità della vita di residenti e pendolari. In questo settore della città, gli spostamenti su strada sono lenti e frustranti; la velocità del traffico è attualmente inferiore agli 8-10 km/h e l'inquinamento che ne deriva costituisce inevitabilmente un grave problema.

Una volta che la Fase I sarà ultimata, agli inizi del 2012, il trasporto su rotaia potrà assorbire sino al 25% di tutti gli spostamenti, consentendo così di far scorrere nuovamente il traffico ad una velocità di 40-50 km/h, con sostanziali miglioramenti per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, nonché la riduzione del rumore e delle vibrazioni.

Una rete più integrata e veloce per il futuro

Progettata pensando al 2020, la Fase II creerà una rete di trasporto nettamente più integrata. Una volta ultimati i collegamenti con la stazione centrale ed il terminal degli autobus, il passo successivo sarà collegare l'aeroporto ed offrire ai viaggiatori un sistema di trasporto pronto per il XXI secolo.

I progressi sinora ottenuti sono estremamente incoraggianti. Tutti gli elementi del progetto stanno rispettando le tempistiche e il bilancio, a riprova della corretta gestione nell'ambito del Programma operativo per i trasporti. Questo, di per sé, contribuisce a creare un clima economico positivo e favorisce prospettive di più ampio respiro per la riqualificazione urbana nel centro cittadino.

PER SAPERNE DI PIÙ:

<http://www.metro.bg/pages/3111.aspx?1&st=10>



Migliorare la vita dei residenti e dare impulso alle imprese: potenziamento della metropolitana di Sofia.

NUOVE INFRASTRUTTURE NEL PORTO DI LA ROCHELLE PER SODDISFARE UN MERCATO IN ESPANSIONE

Diversi progetti, di durata variabile, hanno contribuito allo sviluppo del porto.

Programma regionale di investimenti 2007-2013:
52 milioni di euro

Contributo del FESR: 12,48 milioni di euro

Cofinanziamento nazionale: 39,52 milioni di euro

Secondo la Lloyds di Londra, il porto di La Rochelle è "il miglior porto sull'Atlantico, in grado di gestire navi di oltre 100 000 tonnellate di portata lorda". Forte di questa sua posizione dominante, il porto di La Rochelle continua a svilupparsi per rispondere alla crescente domanda in termini di trasporto e scambi commerciali. Il nuovo porto St Marc è già stato ultimato ed è ora operativo, mentre a La Repentie è in corso la costruzione una nuova diga che incrementerà la capacità utile dell'infrastruttura.

I punti di forza naturali di La Rochelle

La Rochelle è l'unico porto in acque profonde della costa atlantica ed è naturalmente protetto dalle isole. È il principale porto francese per il commercio di prodotti agricoli e silvicoli, in particolare cereali, e la domanda è in costante aumento. Obiettivo strategico del porto: raggiungere un volume annuo di 10 milioni di tonnellate entro il 2015. La progettazione e le opere di ampliamento del porto sono iniziate nel 2000 e dovrebbero concludersi entro il 2012, creando così un'infrastruttura attraente e all'avanguardia che soddisferà le più rigorose norme ambientali.

Il porto di St Marc

Terminato ed operativo dal marzo 2011, il porto di St Marc è stato appositamente progettato per il trasporto di merci alla rinfusa. La profondità del fondale consente anche alle navi più grandi di accedervi senza pericolo di incagliarsi e le prospettive commerciali del porto sono nettamente aumentate grazie alla possibilità di gestire il traffico marittimo con navi di tale stazza.

La Repentie

A settembre 2010 sono iniziati i lavori per la costruzione di un nuovo porto in acque profonde lungo 1,4 km. La nuova infrastruttura, che integra lo sviluppo di St Marc, consentirà a La Rochelle di soddisfare la crescente domanda di trasporto marittimo di qualsiasi categoria.

In questo caso è stato privilegiato, in particolare, lo sviluppo sostenibile: laddove possibile sono stati utilizzati esclusivamente materiali di provenienza locale e le grandi quantità di pietrisco e detriti necessarie sono state recuperate da altri siti della regione.

Accesso stradale e ferroviario

Un migliore accesso stradale e ferroviario, nonché servizi di qualità superiore rappresentano un altro aspetto importante degli investimenti in corso. Il porto può contare attualmente su 45 km di rete ferroviaria che collegano tutti i terminali. Un investimento di 4 milioni di euro è stato destinato al potenziamento della capacità su rotaia, in particolare per il trasporto merci. Lo sviluppo delle infrastrutture stradali all'altezza di Jeumont, il principale ingresso del porto, mostra come quest'ultimo possa essere reso più attraente e funzionale. Gli ingenti investimenti stanziati per accrescere la capacità e gli impianti del porto contribuiscono a sostenere le prospettive di crescita nella regione Poitou-Charentes. A livello locale, nel dipartimento Charentes-Maritime, le opportunità occupazionali nell'indotto del porto continuano a crescere e la regione nel suo complesso guarda ora ad un futuro di successo.

Il "miglior porto sull'Atlantico" ancora più performante grazie al potenziamento del porto di La Rochelle.



PER SAPERNE DI PIÙ:

<http://www.larochelle.port.fr/en>

Durata del progetto: 2007-2010

Contributo del Fondo di coesione: 87,2 milioni di euro

Dotazione complessiva: 219 milioni di euro

Gli spostamenti su strada tra la Slovenia e la Croazia sono più agevoli da quando sono terminati i lavori per la costruzione dei due tronconi ancora in sospeso lungo l'autostrada A2 nella regione Dolenjska. La nuova infrastruttura, lunga circa 15 km, ha positive ricadute a livello locale, regionale e internazionale in termini di velocità, tempo e sicurezza.

Entro il 2013, il programma nazionale della Slovenia per il potenziamento della rete autostradale avrà aggiunto circa 600 km di autostrade, superstrade e altre strade pubbliche. Con i suoi 175 km, l'autostrada A2 rappresenta una parte importante di questa rete che attraversa il paese da Karavanke, al confine con l'Austria, sino a Obrezje, alla frontiera con la Croazia, passando per la capitale Lubiana.

Una nuova infrastruttura

Gli ultimi due progetti, che interessano l'A2 nei pressi di Novo Mesto, da Pluska a Ponikve (7,6 km), e da Ponikve a Hrastje (7,2 km), captano il traffico che scorreva in precedenza su una superstrada.

Realizzate dalla Società Autostrade DARS, ed in parte finanziate dal Fondo di coesione dell'Unione europea, le opere in questione comprendevano la costruzione di 20 strutture, fra le quali i trafori a doppio senso di marcia di Leševje, viadotti a Dole, Benilva e Trehna, nove sottopassaggi, un passaggio pedonale sopraelevato e quattro cavalcavia.

La Società Autostrade della Slovenia vigila sul sistema.

Benefici già tangibili

I nuovi tronconi dell'autostrada, inaugurati nel giugno del 2010, dovrebbero recare vantaggi soprattutto agli abitanti del sud-est del paese in quanto incentivano gli scambi commerciali ed il turismo nella regione e riducono i tempi di percorrenza dei pendolari diretti a Lubiana. Miglioramenti anche per quanto riguarda la capacità e la sicurezza stradali, mentre le barriere antirumore ed altre nuove infrastrutture miglioreranno l'ambiente a livello locale.

La nuova autostrada potenzia inoltre i collegamenti con la Croazia, contribuendo al contempo al completamento del corridoio paneuropeo 10 che si snoda da Salisburgo (Austria) a Salonico (Grecia). Rappresenta pertanto una significativa estensione della rete TEN-T verso l'Europa centrale e orientale, in vista del prossimo allargamento dell'Unione europea.

Un'altra sezione chiave (10 km) dell'autostrada A2, tra Vrba e Peračica nel nord-ovest del paese, è stata aperta al traffico nel settembre del 2008; l'ultimo troncone di 2,4 km tra Peračica e Podtabor sarà invece inaugurato nel giugno del 2011. Questo progetto, anch'esso cofinanziato dall'Unione europea, contribuisce a snellire il traffico locale, nazionale e in transito in un'area nota per i suoi "colli di bottiglia".

PER SAPERNE DI PIÙ:

www.dars.si/Dokumenti/About_motorways/National_motorway_construction_programme_282.aspx



POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA E RICADUTE A LIVELLO INTERNAZIONALE NELLA **REPUBBLICA CECA**

Durata del progetto: 2008-2011

Contributo del Fondo di coesione: 105 milioni di euro

Dotazione complessiva: 144,2 milioni di euro

I viaggi in treno nella Repubblica ceca sono oggi più veloci, confortevoli e sicuri grazie alle ingenti opere di potenziamento della terza direttrice ferroviaria di transito est-ovest del paese. Il completamento di una tratta di 32 km sulla sezione più occidentale di questo corridoio è una vera e propria pietra miliare. Il progetto prefigura inoltre migliori collegamenti ferroviari con la Germania ed offre vantaggi alla rete transeuropea di trasporto (TEN-T).

Il progetto è stato realizzato tra le città di Stříbro e Planá u Mariánských Lázní. Obiettivo: adeguare i binari e le relative infrastrutture alle più recenti norme europee, migliorando al contempo il collegamento tra Praga e Pilsen, sino a Cheb, una città situata in prossimità del confine con la Germania. In parte finanziato dall'Unione europea, il progetto rientra nei nove progetti di ammodernamento della linea ferroviaria "170".

Treni più veloci e pesanti

Dalla metà del 2008, i contraenti hanno ammodernato la sovrastruttura delle principali linee ferroviarie per garantirne la conformità ad una norma internazionale per il traffico di carichi pesanti, così da supportare treni a 110 km/h con carichi su asse di 22,5 tonnellate. Sono state inoltre potenziate le linee di trazione, nonché il materiale e gli impianti di comunicazione e segnalazione, ecc. Otto passaggi a livello sono stati modificati o ricostruiti.

Grazie a queste nuove infrastrutture, i treni più veloci dotati di dispositivi che regolano l'inclinazione potranno viaggiare su questa linea ad una velocità massima di 140 km/h, pari ad un incremento della velocità di 50 km/h. Ciò consentirà di ridurre i tempi di percorrenza dei treni merci e passeggeri nazionali, internazionali e in transito lungo la linea Praga-Cheb tra la Repubblica ceca e la Germania. "Si calcola che il valore del tempo risparmiato su questa linea ferroviaria ammonti ad oltre 2 milioni di euro l'anno", afferma Filip Hainall, funzionario del Ministero dei Trasporti della Repubblica ceca.

Infrastrutture conformi alle norme UE

Una maggiore capacità portante dei binari consente il transito di container conformi alle norme internazionali, aumentando al contempo l'affidabilità del trasporto merci. I lavori relativi alle infrastrutture di sicurezza e di comunicazione hanno predisposto la linea per l'installazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario nonché del sistema europeo di controllo dei treni di ultima generazione.

Grazie alla maggiore velocità, sicurezza e comfort, questa linea avrà positive ricadute sugli abitanti della regione e oltre. La linea, infatti, dovrebbe incentivare anche il traffico e gli scambi commerciali lungo il corridoio ferroviario a lunga percorrenza TEN-T che collega Atene (Grecia) a Norimberga (Germania). Di conseguenza, l'intera Unione europea trarrà vantaggio dagli investimenti previsti nell'ambito di questo progetto.

PER SAPERNE DI PIÙ:

Ente delle ferrovie della Repubblica ceca www.szdc.cz



Una locomotiva sulla linea recentemente ammodernata a Stříbro.

RIPENSARE LA MOBILITÀ URBANA: LA RETE "ACTIVE TRAVEL NETWORK"

Intervenendo sui modelli di mobilità urbana è possibile contribuire in modo sostanziale a risolvere i problemi di trasporto e a ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Un aspetto ancor più rilevante alla luce della crisi economica e del costante aumento del prezzo del petrolio. La rete "Active Travel Network" è nata per ridurre l'utilizzo individuale delle auto nelle città di piccole e medie dimensioni, sfruttando le potenzialità esistenti per favorire il passaggio ad altre forme di mobilità.

La rete, istituita nell'ambito del programma URBACT II, promuove l'uso della bicicletta e gli spostamenti a piedi come reale alternativa per una "mobilità attiva". Gli assi di intervento prioritari di Active Travel Network sono la gestione della mobilità e la sensibilizzazione sui modi di trasporto.

Le attività di sensibilizzazione sono un aspetto centrale del progetto. Poiché attualmente sono già disponibili un considerevole know-how e un'ampia letteratura (manuali, guide ecc.) sulla progettazione delle infrastrutture e le soluzioni in materia di pianificazione, la rete si concentra intenzionalmente sulla dimensione "soft" del problema:

- promuovere i comportamenti desiderati e ridurre gli atteggiamenti indesiderati attraverso opportune strategie di mercato (strategie "push-pull");
- attività di marketing;

- modificare il modo di pensare (parti interessate) e il comportamento (cittadini);
- organizzare trasporti non motorizzati e collegamenti con il trasporto pubblico;
- educazione e formazione.

Obiettivi comuni e sfide specifiche

Nella fase iniziale, i partner della rete hanno completato una serie di verifiche sugli spostamenti attivi in base al modello BYPAD (Autovalutazione delle politiche di mobilità ciclabile), così da gettare le basi per attività di scambio e apprendimento, valutazione delle esperienze e sviluppo di piani di azione locale. A differenza degli altri sistemi di verifica coordinati da esperti, gli audit hanno previsto il coinvolgimento di tre gruppi di soggetti interessati (politici, autorità locali e progettisti), nonché utenti ora membri del Gruppo di sostegno locale URBACT in ogni città partner. Insieme hanno definito gli elementi principali del piano d'azione, inclusi gli obiettivi prioritari, i dati quantitativi essenziali e i termini di attuazione, così come le responsabilità dei diversi soggetti.

Tutti i partner condividono problematiche comuni quali la mancanza di politiche integrate per la mobilità ciclabile e pedonale; un potenziale bacino di utenti che utilizza l'auto per tragitti brevi invece di spostarsi a piedi o in bicicletta e l'assenza di un gruppo attivo di soggetti interessati. I partner, tuttavia, sono confrontati anche a criticità specifiche ed è per tale ragione che ogni piano d'azione locale si concentrerà su un determinato tema (ad esempio, l'impatto sulla salute della Direttiva europea sulla riduzione dell'inquinamento acustico).

Al progetto partecipano le città austriaca di Weiz (capofila), Norderstedt (Germania), Skanderborg (Danimarca), Serres (Grecia), Novara e Riccione (Italia), Radzionkow (Polonia), Sebes (Romania), Lugo (Spagna), Ljutomer (Slovenia) e l'Università di Graz (Austria).

PER SAPERNE DI PIÙ:

<http://urbact.eu/en/projects/low-carbon-urban-environments/active-travel-network/>





Le infrastrutture di trasporto rappresentano un importante volano per lo sviluppo regionale. Una rete di trasporto efficiente è essenziale per garantire una crescita economica sostenibile e l'equilibrio territoriale. I problemi di sviluppo economico cui sono confrontate le regioni più arretrate sono in parte imputabili all'inadeguatezza dei sistemi di trasporto e alla carenza di collegamenti con le regioni dello stesso paese o con altre regioni dell'Unione europea. Non a caso la maggior parte delle regioni dell'Obiettivo 1 dell'UE-15 si concentra nelle aree periferiche dell'Unione, lontane dai centri di attività economica nazionali ed europei.

I Fondi strutturali e di coesione sono sempre stati una delle principali fonti di finanziamento per ridurre gli squilibri delle infrastrutture di trasporto nelle regioni più arretrate dell'Unione europea. Nonostante i cospicui investimenti iniettati nelle regioni dell'Obiettivo 1 nei precedenti periodi di programmazione, all'inizio del periodo 2000-2006 all'interno dell'Unione europea persistevano ancora sostanziali disparità infrastrutturali, sia per quanto riguarda il trasporto rapido interregionale, sia rispetto all'efficienza dei collegamenti all'interno delle regioni.

Le difficoltà di trasporto nei paesi dell'UE-12 apparivano ancora più pressanti. In questi paesi, infatti, la principale criticità non era rappresentata da reti carenti, quanto piuttosto dal deprecabile stato di manutenzione delle strade e delle linee ferroviarie. Generalmente, la durata degli spostamenti era nettamente maggiore, sia perché molte strade e linee ferroviarie necessitavano di urgenti opere di rifacimento dopo anni di abbandono, sia perché queste reti non erano state progettate per gli attuali volumi di traffico.

Fondi mirati per una maggiore sostenibilità

La politica di coesione ha migliorato la rete stradale dell'Unione europea e la qualità delle infrastrutture ferroviarie, riducendo i vincoli che limitano le capacità nei principali porti e scali aeroportuali. Questo aspetto contribuisce ad incentivare lo sviluppo economico nelle regioni ammissibili all'assistenza. Tuttavia, l'attenzione riservata ai progetti stradali nel periodo di programmazione 2000-2006 non ha promosso il trasferimento modale, che continua ad essere una sfida per la sostenibilità ambientale, né ha trattato il problema della congestione o le altre criticità derivanti dall'aumento del traffico su gomma.

Se da un lato l'UE-12 dovrà continuare ad ammodernare le proprie reti stradali per allinearle alle norme europee, gli investimenti nel settore dei trasporti dovranno puntare sempre più sulla realizzazione di soluzioni sostenibili a livello nazionale

e regionale. Gli investimenti dovranno supportare la realizzazione di obiettivi strategici, quali la riduzione delle emissioni di carbonio ed altri gas provenienti dal traffico su gomma, il decongestionamento delle reti e il miglioramento della sicurezza stradale. Questi obiettivi dovranno essere sostenuti da investimenti mirati che promuovano il trasferimento modale per ridurre l'uso dalle auto private e del trasporto merci su strada.

Per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie, ed in modo particolare l'alta velocità, il ruolo dei fondi europei dovrebbe essere analizzato e motivato caso per caso, prevedendo l'erogazione di aiuti soltanto nei casi che promuovono lo sviluppo regionale anche al di là dei principali centri serviti. Per l'ampliamento della rete ferroviaria strategica dell'Unione europea sono disponibili ulteriori fonti di investimento (ad esempio, gli stanziamenti per la rete TEN-T). I dati, inoltre, mostrano che investire nelle normali linee ferroviarie si rivela sovente la soluzione più efficace, così da promuovere lo sviluppo regionale più rapidamente e con minore spesa.

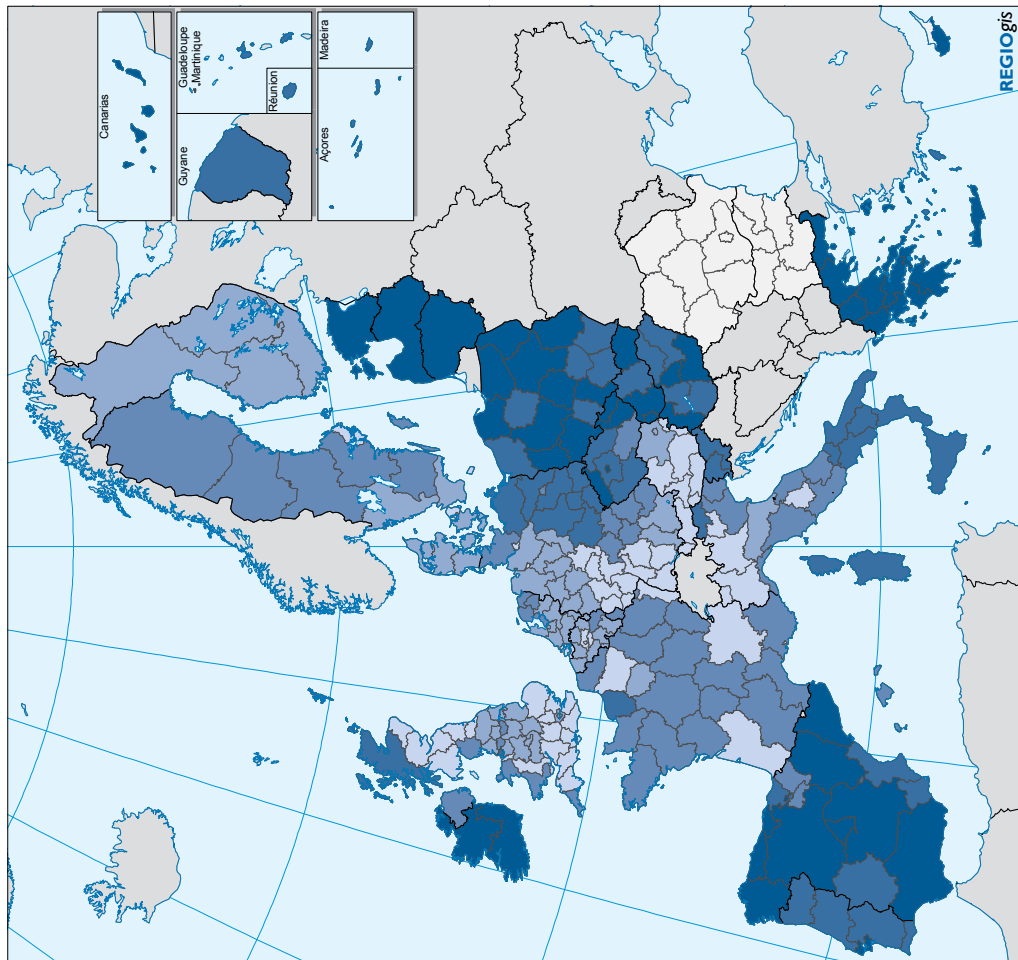
Rispetto alle altre modalità di trasporto (aereo e marittimo), in merito alle quali i risultati non sono altrettanto chiari, gli investimenti dovrebbero tendere a promuovere un maggiore sviluppo regionale. L'utilizzo dei fondi comunitari dovrebbe essere subordinato alla disponibilità di altre fonti di finanziamento per il tipo di investimenti in questione. Ad esempio, la capacità delle interconnessioni multimodali potrebbe rivelarsi un investimento migliore della sola capacità di un determinato porto.

I dati della valutazione ex post 2000-2006

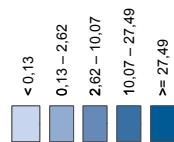
Complessivamente, nel periodo di programmazione in esame, circa 33,8 miliardi di euro sono stati erogati al settore dei trasporti a titolo del FESR, mentre gli stanziamenti del Fondo di coesione ammontano a 17,2 miliardi di euro.

- Il **FESR** ha cofinanziato il 13% di tutte le nuove linee ferroviarie ad alta velocità, nonché il 24% dei progetti di ampliamento delle reti autostradali.
- Il **FESR** ha cofinanziato il 26% dei 7.734 km di autostrade ultimati nell'UE-15, nonché il potenziamento di 3.000 km di ferrovia.
- Il **Fondo di coesione** ha cofinanziato la costruzione di 1.281 km di nuove strade e il ripristino di 3.176 km di tratti stradali preesistenti (per un totale di **4.457 km di strade**).
- Il **Fondo di coesione** ha cofinanziato 2.010 km di nuove linee ferroviarie e il ripristino di 3.840 km di tratte ferroviarie preesistenti (per un totale di **5.850 km di ferrovia**).

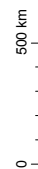
Politica regionale - Investimenti per infrastrutture di trasporto, 2000-2006



% del finanziamento totale

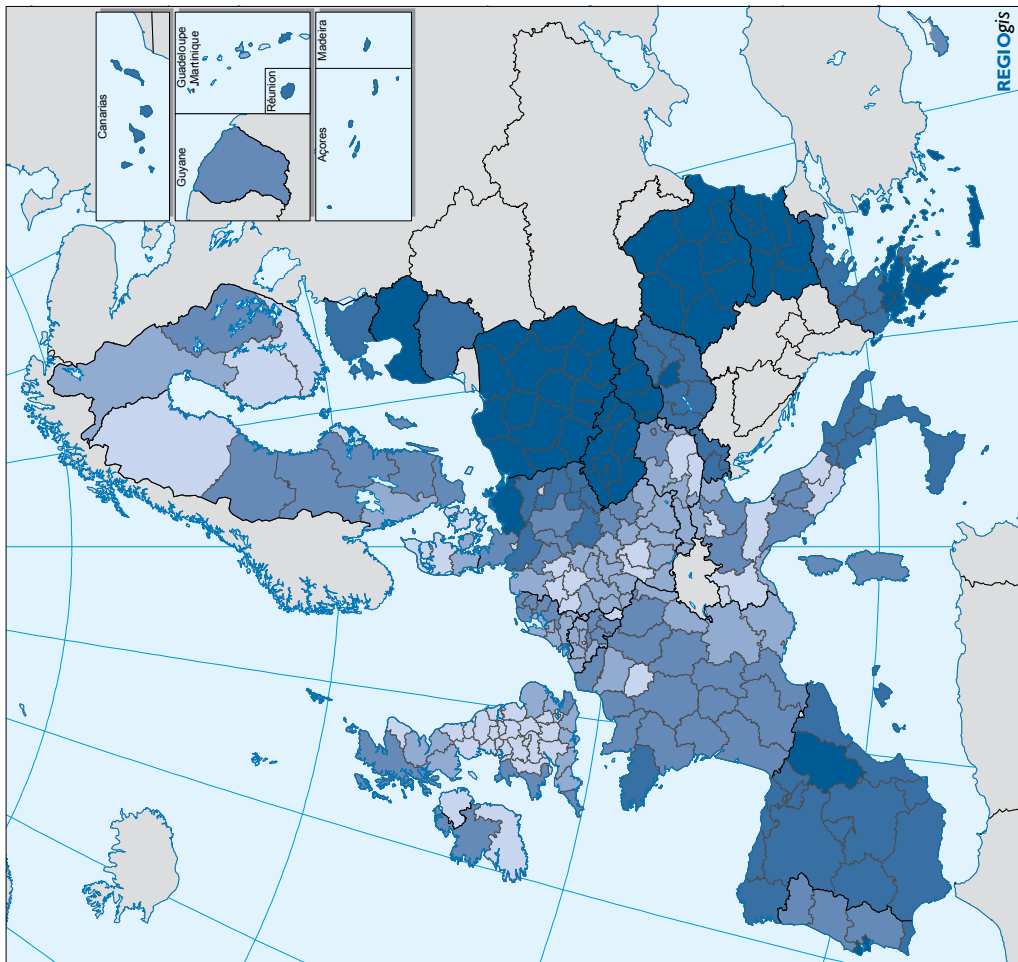


UE-27 = 22,3
Il finanziamento per infrastrutture di trasporto
ammonta a circa 76 miliardi di euro.
Fonte: DG REGIO

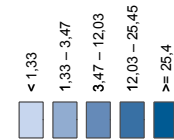


© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Politica regionale - Investimenti previsti per infrastrutture di trasporto, 2007-2013



% del finanziamento totale



UE-27 = 22,0
Il finanziamento per infrastrutture di trasporto
ammonta a circa 76 miliardi di euro.
Fonte: DG REGIO



© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

QUINTA RELAZIONE SULLA COESIONE: ESITO DELLA CONSULTAZIONE PUBBLICA

Con oltre 444 contributi ricevuti nel periodo compreso tra il 12 novembre 2010 e il 31 gennaio 2011, la consultazione pubblica sulle conclusioni della quinta relazione sulla coesione ha riscosso un grandissimo successo, consentendo a centinaia di partecipanti di esprimersi sulla futura politica di coesione.

RISPONDENTI

- 26 Stati membri
- 225 autorità regionali e locali
- 66 soggetti economici e sociali
- 37 Gruppi di interesse europei sulle tematiche territoriali
- 29 organizzazioni della società civile
- 21 cittadini
- 15 imprese private
- 8 istituti accademici e di ricerca
- 1 istituzione dell'UE
- 9 parti interessate di altro tipo

Accrescere il valore aggiunto della politica di coesione

Una grandissima maggioranza di rispondenti ha accolto positivamente il ruolo della politica di coesione nel promuovere gli obiettivi della strategia Europa 2020, sebbene molti abbiano ribadito la necessità di flessibilità per soddisfare sfide ed esigenze specifiche.

Dalle risposte ricevute è emersa l'importanza di un maggior coordinamento tra FESR, FSE, Fondo di coesione, Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e Fondo europeo della pesca (FEP).

Ampio consenso anche per quanto riguarda la necessità di garantire una maggiore efficacia della politica di coesione. Tuttavia, nei contributi si è ampiamente dibattuto in merito alla realizzazione di tale obiettivo mediante l'introduzione di condizionalità, incentivi o di una riserva di efficacia ed efficienza.

Rafforzare la governance

I contributi hanno evidenziato un consenso generale sulla necessità di un'ambiziosa Agenda urbana, nonché di migliori collegamenti tra le aree urbane e rurali e lo sviluppo di strategie macroregionali. Poiché la politica di coesione interessa diversi

livelli di governance e un'ampia gamma di parti interessate, numerosi rispondenti si sono dichiarati a favore dell'idea di rafforzare il principio del partenariato tramite un maggior coinvolgimento dei soggetti locali.

Un sistema di attuazione più snello e semplice

Una maggiore semplificazione del sistema di attuazione è stata l'idea di fondo sostenuta dalla maggior parte dei rispondenti, i quali si sono dichiarati a favore di un rinnovato processo di revisione nonché di un più forte coordinamento tra i Fondi. In linea generale, i rispondenti hanno concordato sull'estensione delle regole di disimpegno (n+2) quanto meno nel primo anno, estendendola eventualmente all'anno n+3.

L'architettura della politica di coesione

La maggior parte dei rispondenti ritiene che il FSE debba essere mantenuto nella sua forma attuale, seppur ricercando sinergie e un maggior coordinamento con il FESR. Infine, la creazione di una categoria intermedia di regioni, in sostituzione dell'attuale sistema di sostegno transitorio, è stata ampiamente avallata nella maggior parte dei contributi.

I risultati della consultazione pubblica alimenteranno la riflessione sul quadro legislativo post-2013.

PER SAPERNE DI PIÙ:

http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/5cr/index_en.cfm



DATE 2011	EVENTO	SEDE
15-16 settembre	I vantaggi della cooperazione transnazionale - 13 programmi, uno stesso obiettivo: migliorare la qualità di vita nelle regioni d'Europa!	Katowice (PL)
10-13 ottobre	Open Days	Bruxelles (BE)
24-26 ottobre	Forum dello sviluppo nel Baltico e 2° Forum annuale delle parti interessate nel quadro della strategia UE per la regione del Mar Baltico	Danzica (PL)
27-28 ottobre	Conferenza JEREMIE-JESSICA	Varsavia (PL)
24 novembre	Conferenza su "Approccio integrato allo sviluppo: elemento fondamentale per un'Europa intelligente, sostenibile e inclusiva"	Poznań (PL)
25 novembre	Incontro informale dei ministri	Poznań (PL)
28-29 novembre	Settimana ORATE/ESPON – Seminario ORATE/ESPON 2013	Cracovia (PL)

Per ulteriori informazioni sugli eventi si rimanda alla rubrica "Agenda" del sito internet Inforegio:
http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda/index_it.cfm



I vostri commenti e le vostre domande ci interessano.

Contattateci per condividere con noi la vostra esperienza.

Se desiderate che nei prossimi numeri di Inforegio Panorama siano trattati argomenti specifici relativi alla politica regionale, fatecelo sapere all'indirizzo:

regio-panorama@ec.europa.eu

KN-LR-11-038-IT-C

ISSN 1608-3911

© Unione europea, 2011
Riproduzione autorizzata con citazione della fonte.

Commissione europea, Direzione generale della Politica regionale,
Comunicazione, informazione, relazioni con i paesi terzi
Raphaël Goulet
Avenue de Tervueren 41, B-1040 Bruxelles
Courriel: regio-info@ec.europa.eu
Internet: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_it.htm

