Nuove Connessioni Transfrontaliere perla Mobilità Unitaria e Sostenibile dellepersone

NECTEMUS

ComponenteT1

Capitalizzazione delle esperienze pregresse

Attività T1.1

Stato di fatto - Premesse conoscitive

Prodotto T1.1.2

Documento strategico di sintesi dei dossier realizzati dai Partner

REGIONE LIGURIA

Liguria Ricerche

LA COOPERAZIONE AL CUORE DEL MEDITERRANEO

LA COOPÉRATION AU COEUR DE LA MÉDITERRANÉE

INDICE

1. Breve introduzione alla Componente T1 1

2. I Quadri conoscitivi della Componente T1 - Attività T1.1, Stato di fatto – premesse conoscitive 4

2.1 Quadro conoscitivo a livello territoriale: Quadro conoscitivo – Quadro giuridico e di regolamenti - Parte dei flussi passeggeri a livello europeo 4

2.2 Quadro conoscitivo – Parte delle progettualità nei porti al servizio dei flussi di passeggeri: i porti dell'area di cooperazione 10

2.2.1 Introduzione 10

2.2.2 Breve introduzione al sistema portuale ligure e approfondimenti relativi al porto di Savona-Vado 10

2.2.3 I principali collegamenti dei porti sardi all'interno dell'area di cooperazione 19

2.2.4 Il sistema portuale toscano 21

2.2.5 Il porto di Toulon – La Seyne/Brégaillon 27

2.2.6 La dotazione infrastrutturale dei porti corsi e i collegamenti nazionali e internazionali 30

2.3 Quadro conoscitivo - Parte delle progettualità urbana al servizio dei flussi di passeggeri 33

3. Concetti chiave delineati all'interno dei quadri conoscitivi realizzati nell'ambito della Componente T1 39

ALLEGATO 1 44

1. Breve introduzione alla Componente T1

La Componente T1 di NECTEMUS, *Capitalizzazione delle esperienze pregresse*,ha realizzato la premessa conoscitiva del progetto mediante l'analisi delle esperienze maturate e dei risultati conseguiti nell'ambito di progetti cofinanziati dal Programma Italia – Francia Marittimo e di progetti (terminati o tutt'ora in corso) del Programma TEN-T e CEF, relativi alle connessioni dei nodi delle reti trans-europee di trasporto.

La Componente T1 consta di due attività:

- l'Attività T1, Stato di fatto - Premesse conoscitive, che costituisce il necessario punto di partenza per analizzare la documentazione e lo stato di fatto in materia di connettività dei passeggeri tra i nodi della rete TEN-T, nonché tenere in considerazione le connessioni con i corridoi TEN-T, i piani di sviluppo portuale e i piani della mobilità regionale e locale, ai fini dell'analisi congiunta delle opportunità e criticità a carattere transfrontaliero;
- l'Attività T2, Metodologia e coordinamento - Componente 3 che realizza il coordinamento metodologico nella redazione dei prodotti della Componente T1 e uniforma il lavoro dei beneficiari assicurando l'armonizzazione del livello di analisi conseguito.

I prodotti dell'Attività T1 sono:

- Prodotto T1.1.1: Quadro conoscitivo - Quadro giuridico e di regolamenti - Parte dei flussi passeggeri a livello europeo che analizza le ricadute della programmazione europea in materia di infrastrutture e servizi di trasporto nell'area di cooperazione, oltreché gli investimenti pianificati nei corridoi di trasporto e i piani di integrazione dei nodi;
- Prodotto T1.1.2: Quadro conoscitivo - Parte delle progettualità nei porti al servizio dei flussi di passeggeri che analizza gli aspetti di pianificazione portuale in materia di trasporto passeggeri e l'impatto dei piani di sviluppo sulla mobilità nell'area di Programma;

- Prodotto T1.1.3: Quadro conoscitivo - Parte delle progettualità urbana al servizio dei flussi di passeggeri che analizza le principali criticità a livello di collegamenti calate nella realtà di Porto Vecchio, quale esempio tipico di città turistica dell'area di cooperazione, e considera le connessioni con il nodo portuale e aeroportuale; e, infine
- Prodotto T1.2.4: Metodologia comune il cui scopo è quello di guidare i beneficiari nella redazione delle analisi dello stato di fatto, uniformando i criteri e i filoni di analisi, e di delineare il cronoprogramma della Componente.

Gli output hanno permessodi verificare lo stato di fatto delle misure e degli interventi proposti e realizzati per la mobilità efficiente, efficace e sostenibile dei passeggeri all'interno dell'area di cooperazione, anche alla luce delle sinergie con la politica delle infrastrutture di trasporto trans-europee.

L'accessibilità modale dei passeggeri e le condizioni del transito in sicurezza delle persone in promiscuità con il trasporto delle merci costituiscono le basi delle analisi sviluppate dai Partner nel progetto ai fini della valutazione dei progressi compiuti a livello di area di Programma.

Le tre analisi costituiscono ancheil fondamento della Componente T2 di realizzazione della strategia e sono completate da una valutazione, effettuata da un gruppo di esperti esterni, degli indicatori di accessibilità modale sulla base della connettività trasportistica intermodale dei passeggeri tra il continente e le isole, aumentando così il quadro delle conoscenze a livello di area di Programma.

Il presente documento considerataluni contenuti raffrontabili che emergono dalle analisi effettuate dai Partner nell'ambito della Componente T1 di NECTEMUS e precisamente dai seguenti "quadri conoscitivi":

- Quadro giuridico e di regolamenti - Parte dei flussi passeggeri a livello europeo;
- Quadro conoscitivo – Parte delle progettualità nei porti al servizio dei flussi di passeggeri;
- Quadro conoscitivo - Parte delle progettualità urbana al servizio dei flussi di passeggeri.

Essendo tali documenti già acquisiti, quali prodotti di progetto, non si entrerà nel merito dei singoli contenuti se non ritenuto opportuno, onde evitare duplicazioni inutili, ma si cercherà di darne una lettura in chiave transfrontaliera.

2. I Quadri conoscitivi della Componente T1 - Attività T1.1, Stato di fatto – premesse conoscitive

2.1 Quadro conoscitivo a livello territoriale: Quadro conoscitivo – Quadro giuridico e di regolamenti - Parte dei flussi passeggeri a livello europeo

Per comprendere appieno i risultati delle indagini territoriali effettuate e utilizzarli appropriatamente nelle successive attività di NECTEMUS, occorre evidenziare che a livello di area di cooperazione emerge una distinzione netta,nel quadro delle analisi territoriali tra le regioni “continentali” e quelle “insulari”. Tale distinzione non è dovuta semplicemente alla dotazione infrastrutturale esistente, bensìsembrerebbe il risultato dell’approccio europeo declinato ai livelli nazionale, regionale e portuale.

A livello europeo i documenti principalmente consideratidai Partner sono:

- Il Regolamento (UE) N. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 Dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

- il Regolamento (UE) N. 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010.

In particolare, l’art. 4 del Regolamento 1315/2013 definisce gli obiettivi della retetranseuropea dei trasporti. La rete intende rafforzare la coesione sociale, economica e territoriale dell'Unione, contribuire alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti, efficiente e sostenibile, aumentare i vantaggi per gli utenti, sostenere una crescita inclusiva e dimostrare il valore aggiunto europeo, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi definiti in termini di coesione, efficienza, sostenibilità e benefici per tutti gli utenti.

In linea generale, la rete transeuropea dei trasporti è pianificata, sviluppata e gestita secondo criteri di efficienza nell'impiego delle risorse.

Come si evince dal Regolamento, lo sviluppo graduale della rete transeuropea dei trasporti è conseguito in particolare realizzando una struttura a doppio strato, basata su un approccio metodologico coerente e trasparente, comprendente una rete globale e una rete centrale. La prima è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale. La seconda consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Il Regolamento, quindi, definisce nel dettaglio i diversi elementi della rete e fornisce indicazioni circa il suo sviluppo.

La rete è articolata in nodi urbani, aeroporti, porti marittimi, porti interni e terminali ferroviario-stradali.

All'interno dell'area di cooperazione, la rete transeuropea è articolata come indicato nella tabella successiva.

SM	REGIONE	NOME DEL NODO	NODO URBANO DELLA RETE CENTRALE	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TERMINALI FERROVIARIO-STRADALI
FR	Corsica	Ajaccio		Globale	Globale		
		Bastia		Globale	Globale		
	PACA	Nice	X	Centrale (Côte d'Azur)	Globale		
		Toulon			Globale		
IT	Sardegna	Alghero		Globale			
		Carloforte			Globale		
		Cagliari	X	Centrale	Centrale (Porto Foxi, Cagliari)		
		Golfo Aranci			Globale		
		La Maddalena			Globale		
		Olbia		Globale	Globale		
		Palau			Globale		
		Porto Torres			Globale		
		Portovesme			Globale		
	Liguria	Genova	X	Centrale	Centrale		Centrale (Vado)
		La Spezia			Centrale		
		Savona - Vado			Globale		
	Toscana	Livorno			Centrale		Centrale (Guasticce Collesalvetti)
		Marina di Carrara			Globale		
		Piombino					
		Pisa		Globale			
		Portoferraio			Globale		

Fonte: Progetto GEECCTT-Iles - rielaborazione Liguria Ricerche su informazioni del Regolamento (UE) 1315/2013

Il Regolamento, inoltre, stabilisce le priorità in termini di misure nello sviluppo della rete globale, ossia:

a) garantire una migliore accessibilità e connettività per tutte le regioni dell'Unione tenendo nel contempo conto del caso specifico delle isole, delle reti isolate, e delle regioni scarsamente popolate, periferiche e ultraperiferiche;

b) garantire un livello ottimale d'integrazione dei modi di trasporto e di interoperabilità tra gli stessi;

c) realizzare i collegamenti mancanti ed eliminare le strozzature, in particolare nelle tratte transfrontaliere;

d) promuovere l'utilizzo efficiente e sostenibile dell'infrastruttura e, ove necessario, aumentare la capacità;

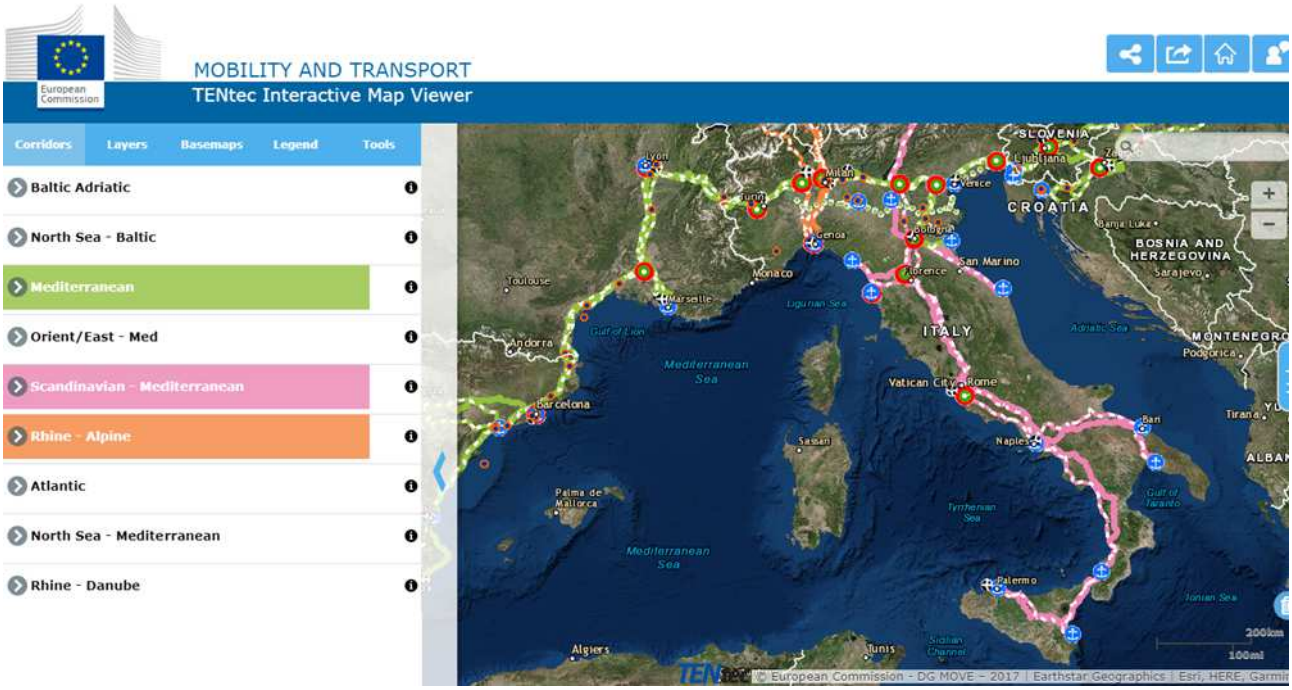
e) migliorare o mantenere la qualità dell'infrastruttura sotto il profilo della sicurezza, della protezione, dell'efficienza, della resilienza alle condizioni climatiche e, ove opportuno, alle calamità, delle prestazioni ambientali, delle condizioni sociali, dell'accessibilità per tutti gli utenti, in particolare le persone anziane, le persone a mobilità ridotta e i passeggeri disabili, nonché della qualità dei servizi e della continuità dei flussi di traffico;

f) realizzare e installare applicazioni telematiche e promuovere uno sviluppo tecnologico innovativo.

Il Regolamento definisce anche i cosiddetti Corridoi europei. In merito, occorre evidenziare che l'area di cooperazione a livello continentale è attraversata direttamente da due corridoi transeuropei e praticamente "sfiorata" da altri due corridoi. I corridoi che attraversano l'area di cooperazione sono il Corridoio Reno-Alpi e il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, mentre quelli che sono immediatamente prossimi sono il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Mare del Nord-Mediterraneo.

Tuttavia, è necessario sottolineare che nessuno dei suddetti corridoi connette direttamente le isole dell'area di cooperazione al continente.

Figura 1: l'area di cooperazione e i Corridoi europei di riferimento



Fonte: portale Tentec

Ciò premesso, si ritiene utile soffermarsi su alcuni contenuti che emergono dai documenti elaborati dai Partner e, precisamente, evidenziare la dimensione marittima dell'area oggetto di studio in termini di:

1. la rilevanza dei sistemi portuali considerati rispetto agli Stati membri di appartenenza, soprattutto sul versante italiano continentale, in relazione al traffico merci e passeggeri (crociere e traghetti);

2. l'importanza dei nodi logistici sul versante continentale dell'area di cooperazioneche garantiscono alle isole il necessario collegamento con il continente europeo mediante i corridoi della Rete TEN-T;

3. l'importanza della continuità territoriale per le isole;

4. l'effetto di alcuni aspetti della programmazione europea in tema di infrastrutture sulle analoghe programmazioni nazionali e regionali;

5. il differente approccio giuridico e di programmazione degli enti regionali, nei limiti delle rispettive competenze, rispetto al tema delle infrastrutture, del trasporto e della logistica.

Data la dimensione marittima del Programma è necessario sottolineare che, ad eccezione del porto di Cagliari, le isole non presentano nodi rientranti all'interno della rete centrale. Inoltre, come accennato, le isole non sono interessate direttamente dai Corridoi che attraversano l'area di cooperazione.

In termini di accessibilità, ciò significa che occorre migliorare i collegamenti tra le isole e i loro porti continentali di riferimento e potenzialmente di riferimento.

Nel quadro dei sistemi portuali continentali dell'area di cooperazione,in Liguria e Toscana sono localizzati numerosi porti, molti dei quali sono inseriti all'interno della rete transeuropea di trasporto e, di conseguenza, classificati porti della rete centrale o della rete globale.

Si rimanda al successivo paragrafo 2.2 per maggiori informazioni circa la dotazione infrastrutturale portuale e, quindi, l'offerta dei porti dell'area di cooperazione.

Dalle informazioni raccolte in relazione alla programmazione nazionale, emerge che l'Italia attualmente è dotata di strumenti normativi e di pianificazione specifici, mentre in Francia tali strumenti sono in fase di revisione.In Francia tra il 1990 e il 2008 si contano una mezza dozzina di riforme in materia portuale il cui obbiettivo è principalmente il miglioramento delle prestazioni e della competitività dei porti. La riforma del 2008 verte soprattutto sullo sviluppo di un servizio di trasporto di massa competitivo e sostenibile che consenta ai porti di aumentare il proprio hinterland e li accompagni al contempo verso un nuovo modello economico.

Anche l'Italia ha affrontato il tema della riforma della legislazione in materia portuale. In particolare, con il Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84", l'Italia ha riunito in 15 Autorità di Sistema Portuale (AdSP) le preesistenti 24 Autorità Portuali. Le AdSP italiane gestiscono 54 porti nazionali.

Dalle informazioni raccolte in relazione alla programmazione regionale, emerge una situazione assai diversificata.

Sul versante italiano, la Toscana si è dotata di strumenti normativi e di pianificazione specifici; la Liguria non ha strumenti specifici ma affronta il tema in strumenti relativi a politiche di settore (sviluppo economico, turismo, ecc.); la Sardegna pur essendo dotata di strumenti dedicati (legge regionale n. 21/2005 e Piano regionale

dei trasporti) non entra nel merito della pianificazione regionale e si focalizzasulla pianificazione portuale; la Corsica, in quanto “collectivité territoriale à statutparticulier”, è dotata di rilevanti competenze in materia di trasporti.

Per quanto riguarda la RégionPACA le informazioni risultano parziali. Tuttavia, come si dirà in seguito, il Porto di Tolone non ha propri strumenti di pianificazione. Infatti, la pianificazione portuale è contenuta nei documenti di pianificazione degli enti territoriali, della Métropole e della Région PACA.

La Corsica, rispetto alle altre Regioni dell’area di cooperazione, presenta caratteristiche istituzionali particolari, derivanti dalla Legge 22 gennaio 2002, che stabilisce le prerogative particolari in materia di gestione del territorio e di sviluppo economico. Tali prerogative si traducono in competenze speciali in capo alla Collectivitéin quanto risultato di un marcato decentramento.

2.2 Quadro conoscitivo – Parte delle progettualità nei porti al servizio dei flussi di passeggeri: i porti dell'area di cooperazione

2.2.1 Introduzione

Il presente paragrafo verte sulla sintesi dei documenti forniti dai Partner in relazione ai porti di riferimento. Tale premessa è necessaria in quanto le pagine seguenti non sono da considerarsi esaustive rispetto ai contenuti dei singoli prodotti da cui sono tratte le informazioni: infatti, l'obiettivo è di fornire una panoramica su informazioni omogenee per collegare i risultati raggiunti nel Quadro conoscitivo di riferimento rispetto agli altri Quadri conosciti pervisti dalla Componente T1.

2.2.2 Breve introduzione al sistema portuale ligure e approfondimenti relativi alporto di Savona-Vado

Con Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84" è stata istituita l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (AdSPMaLO), nella quale si sono unite le ex Autorità Portuali di Genova e di Savona. Nel 2017 la riforma è stata attuata.

Genova con il suo porto è una delle porte mediterranee principali verso l'Europa per le merci e i passeggeri ed è anche una delle due porte di accesso al Corridoio Reno-Alpi.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, il porto di Genova si caratterizza per la prevalenza di traffico passeggeri in imbarco e sbarco, sia nell'ambito del trasporto via traghetti sia crociere. In ambito nazionale, le destinazioni ferry più frequenti con partenza dal Porto di Genova sono la Sardegna e la Sicilia, mentre in ambito extra-europeo sono l'Algeria, il Marocco e la Tunisia.

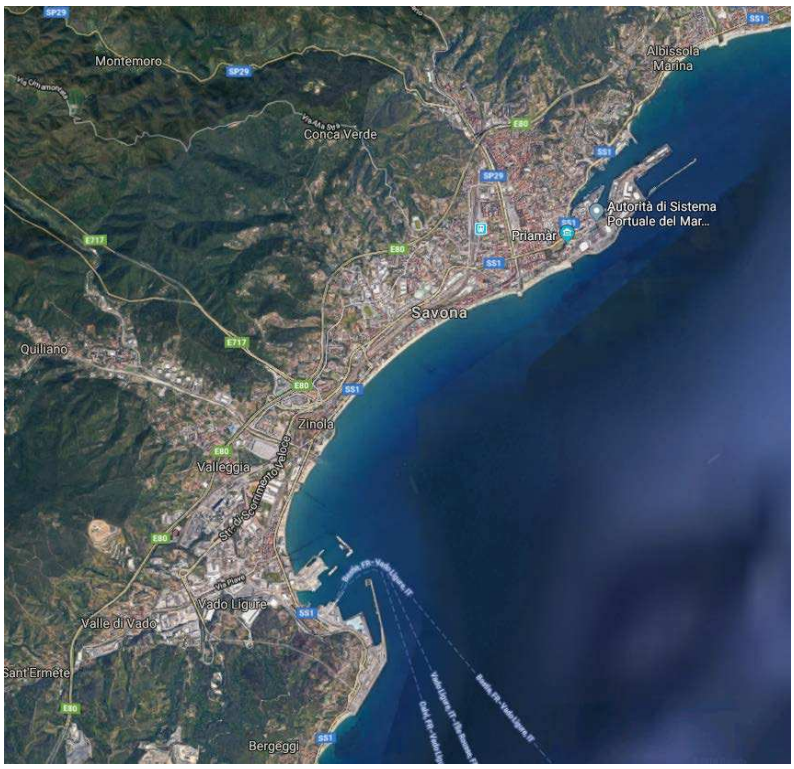
Nel contesto del Porto di Genova, Stazioni Marittime opera in regime di concessione demaniale pluriennale dal 1992 per la gestione del traffico passeggeri, in un'area di circa 290.000 metri quadrati, dotata di 12 banchine e di 5 Terminal

passeggeri. In tale quadro, le principali compagnie che operano nel Porto di Genova sono: Grandi Navi Veloci, che detiene più della metà delle Stazioni Marittime, Tirrenia, Costa Crociere ed infine il Gruppo Carnival.

Il Porto di La Spezia è recentemente entrato a far parte del settore crocieristico, specialmente per i passeggeri in transito, grazie alla recente costruzione del nuovo terminal crociere. Royal Caribbean è il primo gruppo che opera nell'ambito del porto di La Spezia. Dal punto di vista del traffico traghetti, Spezia risulta priva di terminalisti che movimentano ferry di short seashipping.

La circoscrizione portuale dell'ex Autorità Portuale di Savona si estende sul territorio di quattro distinti comuni (Savona, Albissola Marina, Vado Ligure e Bergeggi) tra Punta di Bergeggi e Rio Sodino.

Collocati al centro del Golfo Ligure, gli scali di Savona-Vado sono un importante punto di penetrazione del Mediterraneo verso l'Europa centrale.



La tabella seguente illustra la rilevanza dei due scali liguri per quanto riguarda il traffico merci nel periodo 2012-2017.

Tabella 1 - Traffici del porto di Savona - Vado Ligure

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Rinfuse liquide	6.639.955	6.447.504	5.889.616	6.623.816	7.152.722	6.609.404
Rinfuse solide	3.539.785	3.366.614	2.175.074	1.752.753	1.454.506	2.427.782
Merci varie	3.130.985	3.628.233	4.116.382	5.013.769	4.136.986	4.830.103
Merci varie di cui rotabili	994.041	1.390.842	1.742.677	2.808.870	2.840.737	3.819.519
TOTALE MERCI (t)	**13.310.725**	**13.442.351**	**12.181.072**	**13.390.338**	**12.744.214**	**13.867.289**
Container (TEU)	75.282	77.859	90.823	98.033	54.594	44.057

Il porto commerciale di **Savona** volge un ruolo importante di approvvigionamento per le industrie di Piemonte e Lombardia e del Sud Europa.

Le figure seguenti rappresentano le diverse aree dello scalo savonese, dedicate alle merci e ai passeggeri, le relative funzioni e, infine, le principali caratteristiche.

Figura 4 - Il porto di Savona in sintesi

Tabella 1 - Destinazione funzionale e caratteristiche degli accosti del porto di Savona

Banchina	Lunghezza (m)	Pescaggio (m)	Attività
6	55,3	9	Crociere
7-8-9-10	744	9	Crociere
12-13	235	10	Multi-purpose
14-15	291	10	Siderurgici
16	128	11	Rinfuse solide
26-27	390	15,5	Rinfuse solide
29	274	19,5	Carbone
31	162	15	Multi-purpose
32 Nord	158	15	Multi-purpose
32 Sud	102	15	Multi-purpose
33	242	15,5	Ro-Ro
34	150	15,5	Ro-Ro

Nel porto sono presenti anche importanti aziende per la nautica da diporto.

Come si può vedere, per quanto concerne il traffico passeggeri,Savona è dotato di tre terminal:

• il Terminal Crociere di Savona, gestito Carnival Corporation &plc, mediante Costa Crociere S.p.A, (svolge prevalentemente la funzione di homeport);

• il Terminal Traghetti gestito daForship S.p.A. (gruppo Corsica Sardinia Ferries) che offre servizi di collegamento con la Corsica durante tutto l'anno;

• Il Terminal Ro-Ro pax gestito da Savona Terminal Auto del Gruppo Grimaldi.

Le tabelle sottostanti illustrano i dati riguardanti il traffico passeggeri nel periodo 2012-2017, in generale, e, nel dettaglio, in relazione alle crociere e al traffico ro-ro/pax.

Tabella 2 - Traffico totale passeggeri nel porto di Savona - Vado Ligure

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Terminal crociere	810.097	939.096	1.018.794	982.226	910.244	854.443
Terminal ro-ro pax Savona	699	2.019	1.970	21.605	62.135	86.268
Terminal ro-ro pax Vado Ligure	396.967	343.789	344.375	375.725	328.454	326.084
TOTALE PASSEGGERI	**1.207.763**	**1.284.904**	**1.365.139**	**1.379.556**	**1.300.833**	**1.266.795**

Tabella 3 - Statistiche 2013/2017 Crociere Porto di Savona

Anno	Sbarchi	Imbarchi	Transiti	Totale passeggeri	n. toccate navi navi
2017	258.307	260.543	335.593	**854.443**	187
2016	286.365	290.780	333.099	**910.244**	213
2015	323.677	323.687	334.862	**982.226**	231
2014	330.548	337.925	350.321	**1.018.794**	282
2013	332.600	338.345	268.151	**939.096**	241

Tabella 4 - Statistiche 2013/2017 Traffico Ro-Ro/Pax- Porto di Savona

	Passeggeri			Merci - Tonnellate			Auto - Numero			Altri Mezzi - Numero		
	Arrivo	Partenza	Totale	Arrivo	Partenza	Totale	Arrivo	Partenza	Totale	Arrivo	Partenza	Totale
2017	67.218	19.050	**86.268**	1.759.040	1.753.052	**3.512.092**	156.796	79.806	**236.602**	98.689	71.918	**170.606**
2016	56.721	5.414	**62.135**	1.132.342	1.180.405	**2.312.747**	133.807	56.256	**190.063**	37.492	40.064	**77.556**
2015	12.043	9.562	**21.605**	1.270.448	1.331.249	**2.601.697**	94.349	59.555	**153.904**	37.020	41.548	**78.568**
2014	1.674	296	**1.970**	731.788	785.777	**1.517.565**	58.105	49.218	**107.323**	24.376	24.950	**49.326**
2013	1.211	808	**2.019**	537.173	597.044	**1.134.217**	42.722	46.752	**89.474**	17.899	22.923	**40.822**

Tabella 4 - Statistiche 2013/2017 Traffico Ro-Ro/Pax- Porto di Savona

	Passeggeri			Merci - Tonnellate			Auto - Numero			Altri Mezzi - Numero		
	Arrivo	Partenza	Totale	Arrivo	Partenza	Totale	Arrivo	Partenza	Totale	Arrivo	Partenza	Totale
2017	67.218	19.050	**86.268**	1.759.040	1.753.052	**3.512.092**	156.796	79.806	**236.602**	98.689	71.918	**170.606**
2016	56.721	5.414	**62.135**	1.132.342	1.180.405	**2.312.747**	133.807	56.256	**190.063**	37.492	40.064	**77.556**
2015	12.043	9.562	**21.605**	1.270.448	1.331.249	**2.601.697**	94.349	59.555	**153.904**	37.020	41.548	**78.568**
2014	1.674	296	**1.970**	731.788	785.777	**1.517.565**	58.105	49.218	**107.323**	24.376	24.950	**49.326**
2013	1.211	808	**2.019**	537.173	597.044	**1.134.217**	42.722	46.752	**89.474**	17.899	22.923	**40.822**

I dati sui traffici evidenziano:

• la consistenza del comparto passeggeri e ro-ro di Savona-Vado e la rilevanza a livello nazionale e internazionale;

• la crescitadel comparto misto ro-ro pax conferma le tendenze del mercato, in quantotale comparto è in grado di adattarsi ai cambiamenti del ciclo produttivo e logistico-distributivo;

• il tendenziale consolidamento degli operatori passeggeri e traghetti e dei relativi traffici.

In particolare, Savona registra una forte crescita del traffico ro-ro/pax in relazione al numero di passeggeri, di rotabili e di tonnellate merce movimentata. Tale crescita è prevista anche in futuro grazie agli investimenti per incrementare la capacità del terminal. Inoltre, si consideri anche la crescita registrata dai terminali interni relativa al trasporto di semirimorchi via treno.

Infine, sotto il profilo infrastrutturale, occorre segnalare la presenza di binari di carico/scarico dedicati e del sistema che permette il carico/scarico di treni sulla nave per determinati traffici.

Il porto di **Vado Ligure** è specializzato nei traffici unitizzati, ossia container e ro-ro, e in quello della fruttadi cui detiene la leadership nel Mediterraneo.

Le figure seguenti rappresentano le diverse aree dello scalo, dedicate alle merci e ai passeggeri, le relative funzioni e, infine, le principali caratteristiche.

Figura 12 - Il porto di Vado in sintesi

Tabella 5 - Destinazione funzionale e caratteristiche degli accosti del porto di Vado Ligure

Banchina	Lunghezza (m)	Pescaggio (m)	Attività
Scassa Nord	62	9,5	Ro-Ro
Bricchetto Nord 2	200	9,5	Ro-Ro
Bricchetto Nord 1	200	9,5	Ro-Ro
Calata Nord	213	9,5	Ro-Ro
Banchina Orsero	240	10	Frutta/Container - Ro-Ro
Banchina Principale	465	14,5	Frutta/Container - Ro-Ro
Banchina Sud	158	14,5	Frutta/Container - Ro-Ro
Banchina Sud-Est	180	9	Frutta/Container - Ro-Ro

Per quanto concerne il traffico passeggeri, il terminal ro-ro pax di Vado Ligure è gestito da Forship S.p.A. del gruppo Corsica Sardinia Ferries, il primo operatore privato a collegare la Corsica con l'Italia, collegamenti in seguito estesi anchea Sardegna e Isola d'Elba.

Il Terminal può operare per servizi Ro-Ro per il traffico merci e passeggeri. Dista 45 km dall'Aeroporto di Genova ed è raggiungibile direttamente tramite l'Autostrada.

La tabella seguente descrive i dati di traffico ro-ro/pax nel periodo 2012-2017.

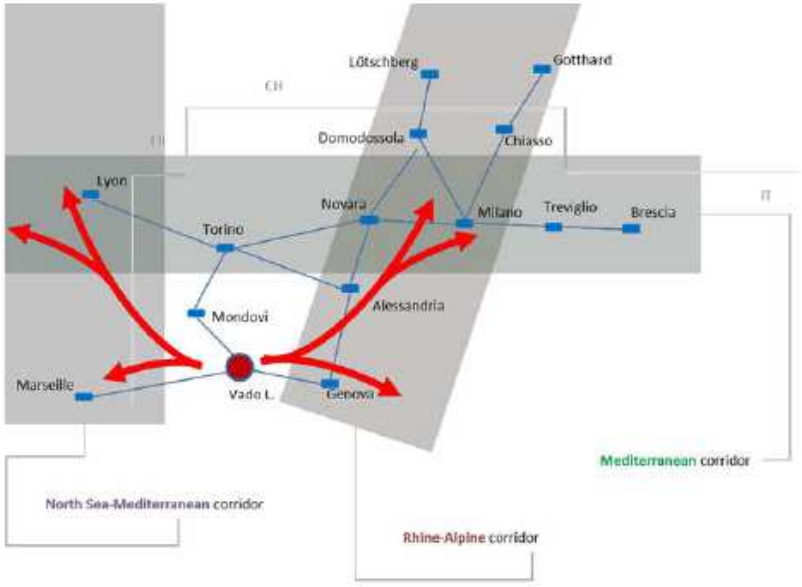
Tabella 6 - Statistiche 2013/2017 Traffico Ro-Ro/Pax- Porto di Vado Ligure

	Passeggeri			Merci - Tonnellate			Auto - Numero			Altri Mezzi - Numero		
	Arrivo	Partenza	Totale	Arrivo	Partenza	Totale	Arrivo	Partenza	Totale	Arrivo	Partenza	Totale
2017	155.832	170.252	**326.084**	143.743	163.684	**307.427**	51.056	54.869	**105.924**	2.565	2.552	**5.117**
2016	160.600	167.854	**328.454**	262.275	265.715	**527.990**	53.507	55.547	**109.054**	3.126	3.378	**6.504**
2015	184.800	190.925	**375.725**	87.144	119.621	**206.765**	64.358	66.198	**130.556**	2.668	2.566	**5.234**
2014	167.350	177.025	**344.375**	87.868	133.418	**221.286**	50.955	54.679	**105.634**	2.923	2.919	**5.842**
2013	167.499	176.290	**343.789**	114.361	136.806	**251.167**	58.855	63.311	**122.166**	3.619	3.847	**7.466**

Interessanti sono **le connessioni del porto** di Savona-Vado alla rete trans-europea di trasporto.Infatti, il porto di Savona-Vado è ben collegato con la rete autostradale, Autostrada A10 Genova Ventimiglia e Autostrada A6 Savona-Torino, con la rete ferroviaria e con i nodi aeroportuali di Genova, Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Nizza. Le immagini seguenti rappresentano le connessioni ai principali nodi urbani e ai corridoi TEN-T e, precisamente, al Corridoio Mediterraneo, al Corridoio Reno-Alpi eal Corridoio Mare del Nord-Mediterraneo.

Figura 14 - Sintesi delle principali connessioni logistiche del porto di Savona-Vado

Figura 15 - Relazione del porto di Vado con le reti ed i corridoio TEN-T



2.2.3 I principali collegamenti dei porti sardi all'interno dell'area di cooperazione

La programmazione nazionale della Rete TEN-T si colloca all'interno di un quadro infrastrutturale complessivo, per la Francia e l'Italia, parzialmente diverso.

La programmazione italianasi articola in differenti attiche delineano il quadro complessivo degli interventi e delle strategie volte all'implementazione degli obiettivi della rete TEN-T. Nello specifico, il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica èuno strumento unitario di pianificazione strategica del settore marittimo finalizzato al miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico, dei traffici e della promozione dell'intermodalità. Il Piano, infatti, mira allo sviluppo dell'intero "Sistema Mare" sotto vari punti di vista, tra cui quello economicoe come fattore di sviluppo, innovazione e sostenibilità dell'area euro-mediterranea.

Considerando le isole facenti parte dell'area di cooperazione, Sardegna, Corsica e Isola d'Elba, nella figura sottostante sono individuati i porti delle isole che appartengono alla Rete TEN-T. E' importante sottolineare che il porto di Cagliari, pur non essendo inserito all'interno di alcun corridoio della rete, è classificato come porto core della rete centrale. Tutti gli altri porti delle tre isole appartengono invece alla rete globale (o comprehensive).

Fonte: elaborazione su dati Commissione Europea

Nel 2016, la domanda di traffico marittimo di merci delle tre isole è stata di circa 2,5 milioni di tonnellate in Corsica, 51 milioni di tonnellate in Sardegna e oltre 1 milione di tonnellate all'Isola d'Elba, come mostrato nella tabella seguente.

Regione	Traffico marittimo merci Migliaia di Tonnellate			T. Var. %		
	2014	2015	2016	14-15	15-16	14-16
Corsica	2.217	2.334	2.480	5,3	6,3	11,9
Sardegna	47.759	51.463	51.170	7,8	-0,6	7,1
Elba	852	1.376	1.153	61,5	-16,2	35,3

In tale contesto, Cagliari rappresenta il principale porto per traffico marittimo di merci, seguito da Olbia e Porto Torres mentre Bastia è il principale porto della Corsica. Su livelli inferiori si collocano Portoferraio, il principale porto dell'Isola d'Elba, e Ajaccio, secondo porto della Corsica. Nel loro insieme, su Bastia e Ajaccio converge la quasi totalità delle merci trasporta da/per la Corsica.

Dal punto di vista delle connessioni delle isole con il continente europeo, le frequenze principali risultano tra la Sardegna e la costa tirrenica su Livorno, Piombino e Civitavecchia (Olbia-Livorno e Olbia-Piombino con 14 connessioni settimanali, Cagliari-Civitavecchia (di cui 2 via Arbatax) e Olbia-Civitavecchia con 7, Civitavecchia Porto Torres-Barcellona con 6). Collegate frequentemente (7 AR settimanali) sono anche Porto Torres e Genova, Bastia e Livorno e Bastia-Tolone. Olbia risulta essere il porto collegato con maggiore frequenza con il continente europeo, grazie a collegamenti bi-giornalieri con Livorno e Piombino. Si registrano collegamenti giornalieri anche tra Cagliari-Civitavecchia, Olbia-Civitavecchia, Porto Torres-Genova, Bastia-Livorno e Bastia-Tolone. Inoltre, seicollegamenti settimanali sono destinati alla linea con toccata intermedia Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona.

Da evidenziare anche che la linea Bastia-Livorno è la principale linea di collegamento transfrontaliera tra le isole e il continente.

Alla luce di ciò, è possibile individuare 13 linee principali di collegamento, come rappresentato dalla figura sottostante.

Fonte: elaborazioni su dati AP, AdSP e CCI

Grazie a questa analisi, si può dedurre che i porti continentali italiani e francesi affacciati sul Mediterraneo occidentale rappresentano per queste isole i principali partner per il trasporto marittimo, e costituiscono vere e proprie porte di accesso da e per il continente. Olbia scambia con Livorno via ro-ro il 59% delle merci, Bastia il 55% con Marsiglia, Porto Torres l'86% con Genova e Ajaccio il 73% con Marsiglia, senza considerare l'importanza di Piombino per l'Isola d'Elba.

Anche dal punto di vista dei porti continentali le relazioni con le isole rappresentano quote non trascurabili. Circa un quarto del traffico ro-ro sia del porto di Livorno che di Civitavecchia è dato da relazioni con i principali porti della Sardegna e della Corsica, mentre per Genova, le relazioni con le isole rappresentano il 15% della movimentazione ro-ro complessiva.

2.2.4 Il sistema portuale toscano

Il Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, con i porti di Livorno, Piombino e Portoferrario, è considerato di estrema rilevanza per l'intero sistema portuale nazionale, soprattutto nel comparto del traffico rotabile in termini di tonnellate movimentate e numero di mezzi commerciali sbarcati/imbarcati, contribuendo a circa il 20% del traffico rotabile del Paese.

Anche nel settore del trasporto passeggeri via mare, sia crociere che traghetti, il Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale rappresenta oltre il 20% del movimento passeggeri complessivo del Paese.

Soprattutto negli ultimi anni, nel Porto di Livorno, si è rilevato un aumento significativo dei passeggeri trasportati dalle navi traghetto, con Sardegna e Corsica che si confermano le principali mete del traffico passeggeri totale del porto.

Il porto di Piombino è specializzato nel servizio alle isole sia lato passeggeri che lato merci, fungendo da interfaccia delle isole dell'arcipelago toscano che necessitano di navi ro-ro/pax per merci e passeggeri e ro-ro per il trasporto merci su semirimorchi e camion.

Per quanto concerne il Porto di Portoferraio, esso risulta essere il principale porto dell'Isola d'Elba, soprattutto per il traffico passeggeri da e verso il continente.

Per tali ragioni, i porti toscani possono essere considerati come i nodi di una rete di trasporto che ha lo scopo di garantire la continuità territoriale da e verso l'intero Arcipelago toscano. A questo fine, la Regione Toscana, attraverso un contratto di servizio, gestisce i collegamenti marittimi, considerati come servizi di trasporto pubblico, garantiti durante l'anno con servizi di cabotaggio per le isole dai porti di Piombino, Livorno e Porto Santo Stefano.

Più in generale, risulta importante considerare l'intero sistema costiero della Regione Toscana che rappresenta una frazione importante dell'economia a livello regionale. Nello specifico i sistemi più importanti legati all'economia del mare sono: la costa nord, che comprende i sistemi locali di Carrara, Massa e della Versilia; la costa meridionale che riguarda l'arcipelago e l'area urbana di Piombino; i poli centrali che riguardano invece le aree urbane di Pisa e Livorno.

In particolare, in tale realtà, i porti commerciali di Livorno, Carrara e Piombino costituiscono i poli strategici della piattaforma logistica toscana.

Il porto di Livorno, che fa parte dei porti "core" della rete TEN-T, è considerato come porto multi-purpose specializzato nel settore container, nel settore Ro-Ro, in quello delle rinfuse solide e liquide, ma anche nel settore crocieristico e dei traghetti per i collegamenti con Sardegna, Corsica e Isola di Capraia.

Il porto di Piombino è specializzato nel servizio merci e passeggeri con le isole e funge quindi da interfaccia tra il continente e le isole dell'arcipelago toscano che

necessitano di navi ro-ro merci e passeggeri. In particolare, per il trasporto merci, le linee che partono da Piombino verso la Sardegna e la Corsica costituiscono un percorso sicuro al fine di garantire il constante approvvigionamento di tali isole.

Il porto di Marina di Carrara è rilevante in particolare per il trasporto di marmi e graniti e di merci non containerizzate.

Tutti questi elementi consentono di delineare un sistema unitario di infrastrutture e poli di attività localizzato nella fascia costiera dell'Alto Tirreno, definito come Nodo Logistico Complesso del Tirreno Settentrionale. Tale sistema unitario può essere assimilato al concetto di nodo definito nel campo della rete europea TEN-T, in quanto si tratta di infrastrutture di più modalità di trasporto combinate tra loro e connesse tramite corridoi logistici ai grandi centri di produzione e di consumo. In tal senso si realizza un'integrazione modale, assicurando la piena connettività con l'aera metropolitana della Toscana dal punto di vista stradale, ferroviario, portuale, aeroportuale e logistico.

La presenza del Nodo Logistico Complesso, che comprende non solo infrastrutture "core", come il porto di Livorno, ma anche nodi secondari come ad esempio il Porto di Piombino e l'aeroporto di Pisa, permette di ampliare la catching area sia sul fronte mare, sia verso l'hinterland e i corridoi europei.

Sul fronte mare, grazie alle infrastrutture portuali, il Nodo Logistico Complesso assume valenza insulare per le tratte da e verso le isole dell'arcipelago toscano e transfrontaliera verso la Sardegna e la Corsica. Inoltre funge da varco per le connessioni europee con Francia e Spagna nell'ambito del Mar Mediterraneo, ma anche per le tratte internazionali verso l'America e il Sud-Est Asiatico.

Per quanto concerne l'hinterland, il Nodo Logistico rappresenta il punto nevralgico della piattaforma logistica costiera della toscana grazie alla presenza d'importanti infrastrutture, sia stradali che ferroviarie, che offrono servizi di collegamento alle reti nazionali e a quelle europee.

Inoltre, il Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale si colloca nel più ampio range portuale Tirreno-Ligure, costituendo in tal modo il più importante sistema portuale nazionale per quantità movimentante, sia lato merci che passeggeri. Ciò perché grazie alle Autostrade del Mare, il porto di Livorno è considerato come il primo porto ro-ro italiano, nonché il primo scalo nelle relazioni Continente-Sardegna. Specialmente nell'ambito del trasporto passeggeri via mare, il Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha una forte rilevanza nelle connessioni con i porti insulari e dell'Arcipelago Toscano, che rappresentano il flusso turistico per eccellenza nell'ambito del Mediterraneo.

D'altro canto il porto di Piombino è considerato come infrastruttura strategica della rete comprehensive essendo il porto continentale più prossimo alla Corsica e alla Sardegna.

La dimensione transeuropea delle relazioni del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale comporta un maggiore coordinamento con i nodi logistici e urbani di riferimento nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. In questo senso hanno importanza sia i gestori delle facilities come interporti e centri intermodali, sia le grandi aree urbane che rappresentano nodi core delle reti TEN-T. Le aree urbane in questione sono quelle centrali situate lungo i Corridoi di trasporto transeuropei e sono quelle afferenti la dimensione locale del Nodo logistico integrato della costa toscana, tra Lucca, Pisa, Livorno e Piombino.

Movimento portuale Autorità di Sistema Portuale TS e totale movimento Corridoio Scandinavo-Mediterraneo

Variabile	Dati del Sistema portuale	Dati del Corridoio Scan Med	% su Corridoio
Passeggeri (no.)	8.789.944 (porti)	52.349.000 (porti)	16,79%
Merci (ton)	38.896.915 (porti)	602.936.000 (porti)	6,45%

L’integrazione è pertanto necessaria sia alla scala territoriale che in ambito locale, attivando sinergie con le strutture logistiche ed intermodali presenti nel territorio e al servizio di specifiche filiere. L’integrazione con i nodi logistici urbani della costa toscana, situati lungo i Corridoi di trasporto delle TEN-T, deve comprendere l’interoperabilità delle piattaforme ICT al servizio dei flussi fisici ed informativi.

L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale dispone di tre strumenti informatici ed informativi principali: il *TPCS* utilizzato nell’ambito del trasporto merci e *MONI.C.A.*, entrambi adottati nel porto di Livorno;*Porto Facile*impiegato nel porto di Piombino.

Nello specifico, nel quadro del trasporto passeggeri via mare, *MONI.C.A.* è ilSistema per il Monitoraggio e Controllo delle aree portuali, periportuali e retroportuali che, grazie alla raccolta di dati provenienti da differenti sorgenti eterogenee come ad esempio smartdevices, sistema di Port Community oppure sistema di gestione di merci pericolose, permette di integrare differenti funzioni in un unico strumento. Tale strumento risulta importante soprattutto per la tracciabilità delle merci e dei mezzi pericolosi, per l’info-mobilità verso i passeggeri, tramite lo sviluppo di un’applicazione di videocontrollo, per il monitoraggio ambientale, al fine della prevenzione dei rischi, e per il monitoraggio del traffico marittimo portuale. Anche lo strumento *Porto Facile* permette di informatizzare alcuni processi portuali con l’obiettivo di una sempre maggiore modernizzazione e sicurezza dei porti di giurisdizione dell’Autorità Portuale di Piombino e dell’Isola d’Elba.

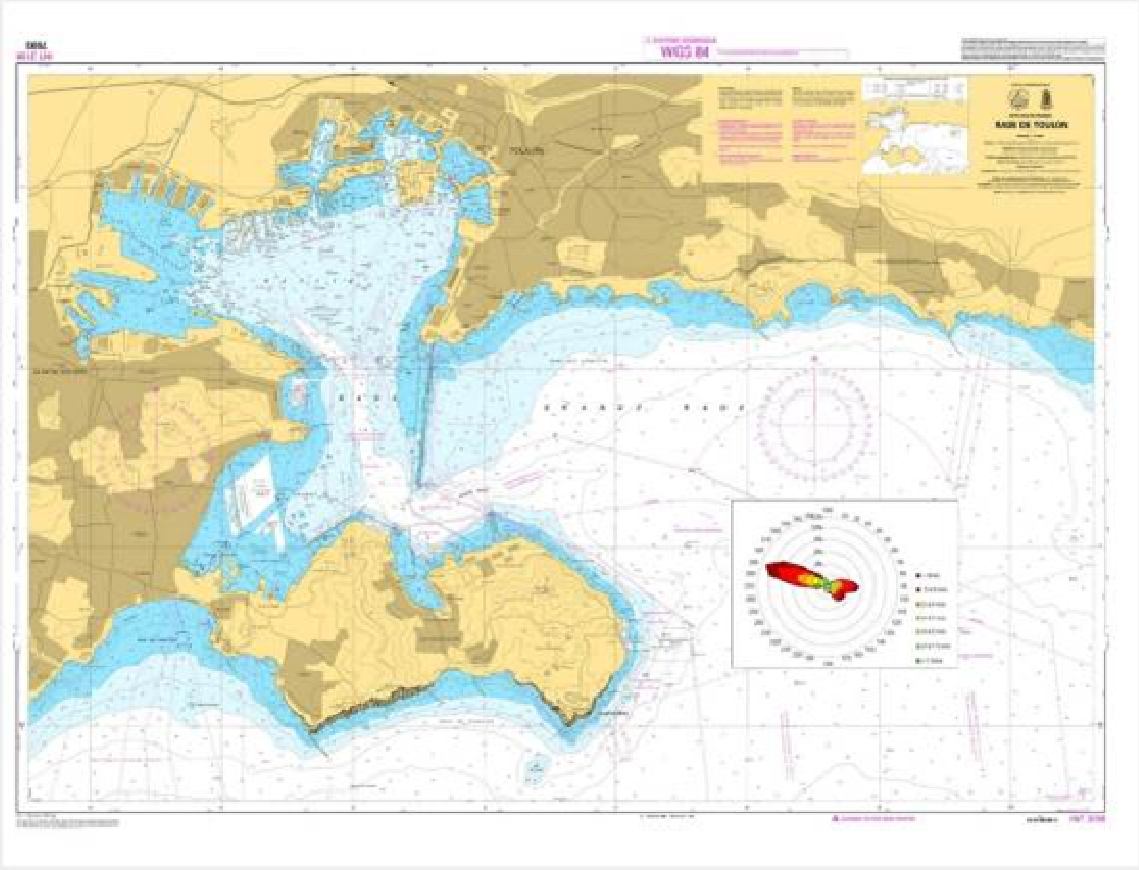
Estendendo l’analisi all’intera Regione Toscana, i sistemi di monitoraggio informativi e operativi nel settore del trasporto marittimo, ferroviario e stradale sono strettamente interoperabili tra loro per implementare e favorire lo scambio di dati e informazioni a livello territoriale. In ambito portuale, il PMIS permette di condividere le informazioni, derivanti dalle altre piattaforme di controllo, non solo con le pubbliche amministrazioni, ma anche con i privati.

2.2.5 Il porto di Toulon – La Seyne/Brégaillon

In Francia tra il 1990 e il 2008 si contano una mezza dozzina di riforme in materia portuale il cui obbiettivo è principalmente il miglioramento delle prestazioni e della competitività dei porti. La riforma del 2008 verte soprattuttosullo sviluppo di un servizio di trasporto di massa competitivo e sostenibile che consenta ai porti di aumentare il proprio hinterland e li accompagniverso un nuovo modello economico.

Il traffico passeggeri a livello nazionale ammonta a circa 32 milioni ogni anno con un incremento sensibile dei crocieristi. In tale contesto la RégionPACA è la porta meridionale per il corridoio del Mar Mediterraneo e rappresenta uno spazio economico importante: è la terza regione della Francia con oltre 5 milioni di abitanti; comprende 3 delle 10 maggiori città francesi (Aix-Marsiglia, Tolone e Nizza); rappresenta oltre il 7% del PIL francese; presenta un'economia dinamica e innovativa in molti settori tra cui aeronautica, telecomunicazioni, difesa, trasporti e logistica, ecc.; i turisti ammontano a circa 37 milioni ogni anno; è una porta di accesso naturale per l'Europameridionale (circolano 134 milioni di tonnellate di merci all'anno).

Il porto di Tolone-La Seyne/Brégaillon è il primo porto francese per i servizi versola Corsica (1,4 milioni di passeggeri/anno), il secondo porto passeggeri franceseper la sua rete di navette marittime interne al porto (1,8 milioni di passeggeri/anno) e il terzo porto francese metropolitano per il traffico crocieristico (500.000 passeggeri nel 2016).



Con un volume di affari di 2 miliardi di Euro all'anno crea oltre 30.000 posti di lavoro. Rappresenta un peso economico e turistico significativo, sia per lo sviluppo regionale che per la sua influenza nazionale e persino internazionale.

Dal 1° gennaio 2018, Toulon Provence Méditerranée è una Métropole, insieme a Nizza, Marsiglia, Lione e Parigi.

Métropole Toulon Provence Méditerranée(TPM) è l'Autorità portuale del porto di Tolone-La Seyne/Brégaillon e organizza anche il trasporto urbano (AOTU).

Il porto è ben collegato con la rete ferroviaria e autostradale e la sua posizione geografica tra Marsiglia e Saint-Tropez rappresenta un’opportunità di sviluppo del traffico traghetti, crocieristico e ro-ro.

Il terminal Toulon Côte d'Azur (TCA)è dotato di 3 banchine da 160 a 345 m ed è destinato soprattutto ai traghetti e in minor parte anche alle crociere.L’area industriale di Brégaillon ha 6 pontili da 130 a 215 m e concentra le attività di trasporto merci, compreso il traffico ro-ro. Infine, il terminal crociere di La Seyne-sur-Mer ha 2 banchine di 318 e 335 metri per la sosta delle navi da crociera e degli yacht. Il sito comprende un

terminal per traghetti e parcheggi per pullman. I terminal diBrégaillone de La Seyne-sur-Mer sono in grado di integrare l'offerta del terminal TCA se questo non ha disponibilità.

Tutti i siti sono collegati alla rete TEN-T tramite l'autostrada (A50-A57), il treno (rete SNCF e TGV) e l'aereo (aeroporto di Tolone-Hyères). Sono serviti dalla rete stradale secondaria e terziaria ma non vi sono collegamenti operativi con il trasporto ferroviario.

In relazione ai servizi di trasporto dei passeggeri del porto, i passeggeri possono accedere ai siti portuali utilizzandol'autobus, l'auto privata o i mezzi pubblici. Nei pressi degli ingressi alle aree portuali sono previsti collegamenti mediante autobus e i cosiddetti "Batobus".

Il modello organizzativo prevede il coinvolgimento di vari Enti che partecipano in relazione alle proprie competenze: l'Autorità portuale è Toulon Provence Méditerranée (proprietaria e responsabile della gestione e dello sviluppo del porto), la Capitaneria di Porto e la Camera di Commercio e Industria del Var (CCIV è la concessionaria). Il porto è una "régie" amministrata da un Consiglio Operativo e dal suo Presidente, nonché da un Direttore. L'Autorità portuale non ha uno strumento specifico di pianificazione. Infatti, occorre far riferimento agli strumenti di diversi Enti territoriali e precisamente:

a) Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) della Région PACA;

b) Schéma de cohérence territorial (SCoT) Provence-Méditerranée e più specificamente il Volet littoral et maritime (VLM);

c) Plans locaux d'urbanisme (PLU) dei Comuni diToulon etde La Seyne-sur-Mer.

2.2.6 La dotazione infrastrutturale dei porti corsi e i collegamenti nazionali e internazionali

In relazione ai porti corsi, l'analisi ha considerato la capacità di accoglienza e i servizi dedicati ai passeggeri dei porti commerciali di Bastia, Ile-Rousse,Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano e Bonifacio.

In particolare, il **porto di Bastia**ha uno specchio acqueo di 21.000 m^2mentre la superficie dell'area portuale è di 100.000 m^2. Dispone di 8 banchine e ha una superficie di stoccaggio di 42.000 m^2. Sotto il profilo della sicurezza, ha una zona ad accesso ristretto e un punto di controllo. Sono presenti vari servizi per i passeggeri: una biglietteria, una zona di attesa, parcheggi, aree coperte attrezzate, un servizio di navetta gratuito e pannelli a messaggio variabile. Nel 2016, il porto aveva collegamenti nazionali con Nizza, Tolone e Marsiglia e collegamenti internazionali con Savona, Genova, Livorno, Piombino e Portoferraio. Per quanto riguarda la CCI, essa è titolare di DSP per la realizzazione, il rinnovo, lo sfruttamento, lo sviluppo e la promozione di opere, edifici, installazioni, materiali, reti e servizi necessari al funzionamento del porto.

Il **porto de l'Ile-Rousse** ha uno specchio acqueo di 78.300 m² e un'area portuale di 32.000 m², è dotato di due banchine e di una superficie per lo stoccaggio di 10.550 m². Sono presenti vari servizi per i passeggeri: unanurserie, toilettes e WC per disabili, un posteggio dei taxi, telefoni, un parcheggio per i visitatori, aree coperte attrezzate, un punto informazioni, pannelli di segnalazione, ecc. Il porto nel 2016 aveva solo collegamenti nazionali con Nizza, Tolone e Marsiglia. La CCI ha la concessione pubblica per la gestione dell'area demanialedi competenza ed è responsabile della realizzazione, del rinnovo, dello sfruttamento, dello sviluppo e della promozione di opere, edifici, installazioni, materiali, reti e servizi necessari al funzionamento del porto.

Il **porto di Ajaccio**ha uno specchio acqueo di 100.000 m² e un'area portuale di 88.000 m² e 1.500 m² a St Joseph, è dotato di 9 banchine e ha un'area di stoccaggio di 20.000 m². Sotto il profilo della sicurezza, il porto è dotato di una zona ad accesso ristretto e un punto di controllo, nonché di numerose apparecchiature (Controllo di accesso veicolare, videosorveglianza, ecc.). Sono presenti vari servizi per i passeggeri:biglietterie di varie compagnie (Corsica Ferries, Corsica Linea, La Meridionale), una stazione marittima e una stazione marittima per le merci, una zona

d’attesa, bar e parcheggi in prossimità, punti di informazione, pannelli di segnalazione, agenzie marittime per le crociere (Medacruise, Mediport), la Direzione regionale de La Meridionale, le Compagnie Corsica Linea e La Meridionale, agenzie commerciali per i passeggeri e le merci, servizi amministrativi, servizi di gestione e la stazione dei bus.Il porto ha collegamenti nazionali con Nizza, Tolone e Marsiglia e internazionali con la Sardegna. Inoltre, ha collegamenti internazionali per quanto riguarda le crociere. La CCI è titolare di DSP per la realizzazione, il rinnovo, lo sfruttamento, lo sviluppo e la promozione di opere, edifici, installazioni, materiali, reti e servizi necessari al funzionamento del porto.

Il **porto commerciale di Porto-Vecchio** ha uno specchio acqueo di i110.000 m² e un’area portuale di 31.000 m², è dotato di 3 banchine e ha a disposizione una superficie di 27.000 m² per lo stoccaggio. Sotto il profilo della sicurezza, il porto è dotato di una zona ad accesso ristretto e un punto di controllo, nonché di numerose apparecchiature. Sono presenti vari servizi per i passeggeri: biglietterie di varie compagnie (Corsica Ferries, Corsica Linea, La Meridionale), una stazione marittima, una zona d’attesa, distributori automatici di bevande, punti di informazione, parcheggi in prossimità, pannelli di segnalazione e agenzie di viaggio. Il porto ha collegamenti nazionali con Nizza, Tolone e Marsiglia e internazionali con l’Italia e la Sardegna. Inoltre, ha collegamenti internazionali per quanto riguarda le crociere. La CCI è titolare di DSP fino al 2034 per la realizzazione, il rinnovo, lo sfruttamento, lo sviluppo e la promozione di opere, edifici, installazioni, materiali, reti e servizi necessari al funzionamento del porto.

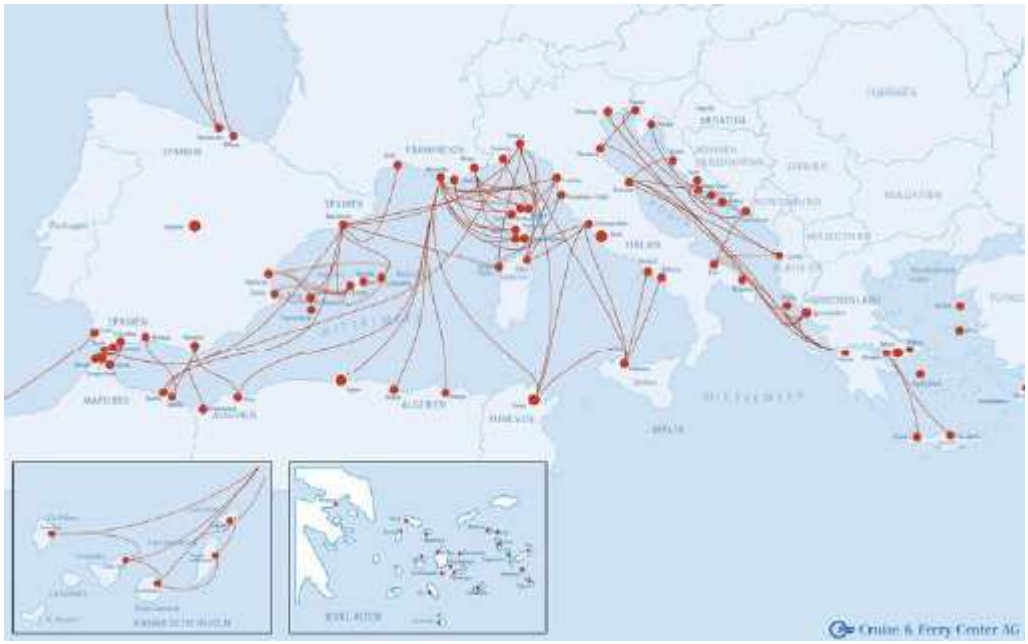
Il **porto commerciale di Proprianoha** uno specchio acqueo di 35.500 m² e un’area portuale di 25.000 m², è dotato di 3 banchine e ha a disposizione una superficie di 18.000 m² per lo stoccaggio. Sotto il profilo della sicurezza, il porto è dotato di una zona ad accesso ristretto e un punto di controllo, nonché di numerose apparecchiature. Sono presenti vari servizi per i passeggeri: biglietterie di varie compagnie (Corsica Linea, La Meridionale), una stazione marittima, una zona d’attesa, distributori automatici di bevande, punti di informazione, parcheggi in prossimità e pannelli di segnalazione. Il porto ha collegamenti nazionali con Tolone e Marsiglia e internazionali con Porto Torres. Inoltre, ha collegamenti internazionali per quanto riguarda le crociere. La CCI è titolare di DSP per la realizzazione, il rinnovo, lo sfruttamento, lo sviluppo e la promozione di opere, edifici, installazioni, materiali, reti e servizi necessari al funzionamento del porto.

Il **porto commerciale di Bonifacio** ha un'area portuale di 8.500 m², è dotato di 4 banchine e ha a disposizione una superficie di 3.500 m² per lo stoccaggio. Sotto il profilo della sicurezza, il porto è dotato di una zona ad accesso ristretto e un punto di controllo, nonché di numerose apparecchiature. Sono presenti vari servizi per i passeggeri: biglietterie di varie compagnie (Blu Navy, Moby Lines), una stazione marittima, una zona d'attesa, bar e parcheggi in prossimità, punti di informazione, e pannelli di segnalazione. Il porto ha collegamenti internazionali con Santa Teresa. Inoltre, ha collegamenti internazionali per quanto riguarda le crociere. La CCI è titolare di DSP per la realizzazione, il rinnovo, lo sfruttamento, lo sviluppo e la promozione di opere, edifici, installazioni, materiali, reti e servizi necessari al funzionamento del porto.

Da notare che le infrastrutture portuali in Corsica sono oggetto d'investimenti costanti da parte dei concessionari, in termini di miglioramento della capacità di accoglienza dei passeggeri,di attività per ridurre l'impatto delle attività portuali sull'ambiente e di adempimenti in materia di sicurezza.Solo Bastia e Bonifacio hanno difficoltà a causa di infrastrutture insufficienti.

2.3 Quadro conoscitivo - Parte delle progettualità urbana al servizio dei flussi di passeggeri

La città di Porto-Vecchio, trovandosi sulla costa orientale della Corsica e affacciandosi quindi sulle coste italiane, ha un posizionamento strategico nel cuore del Mar Tirreno. Ciò consente alla città, non solo di essere considerata come rotta marittima ideale in quanto prossima a tutti i porti del Tirreno, ma anche di fungere come collegamento ai porti della Francia e dell'Italia, sia continentale, sia insulare (verso la Sardegna).



La popolazione residente è di 11.625 abitanti e durante la stagione estiva, grazie ad un sensibile afflusso di turisti, la popolazione aumenta notevolmente, fino a contare circa 80.000 persone.

La vocazione turistica della zona di Porto-Vecchio è in particolare alimentata dalla presenza di attrattive storico/patrimoniali e dalla presenza di scorci e spiagge famose per la loro bellezza, ma anche grazie al fatto che per la sua posizione strategica, la città di Porto-Vecchio costituisce una porta di accesso all'intero territorio corso. Ciò avviene in particolare grazie alla sua prossimità all'aeroporto di Figari, che rappresenta il primo aeroporto secondario dell'isola ed una risorsa strategica per tutta la regione. Inoltre la città di Porto-Vecchio è collegata via mare all'aeroporto di Olbia, che

riveste un ruolo molto importante come hub strategico in quanto permette di raggiungere un elevato numero di destinazioni.

Per quanto concerne il trasporto marittimo, il porto di Porto-Vecchio ha beneficiato della recente introduzione, nel 2016, di una linea gestita da Corsica ferries, che ha permesso di distribuire il servizio marittimo sulle principali destinazioni che collegano la terraferma francese (Marsiglia, Nizza e Tolone), sulle linee che collegano il versante continentale italiano (Savona, Livorno, Piombino) e sulle linee che collegano la Sardegna (Golfo Aranci e Porto Torres), garantendo in tal modo diverse connessioni con i porti della zona di cooperazione.

Collegamento	*Distanza*	*Compagnia marittima*	*Durata*	*Frequenza massima*	*Periodo*	*Navi assegnate (massima capacità)*
Collegamenti con la Francia						
Marsiglia	246 miglia 455,59 km	Corsica Linea	13 ore e 30 minuti tragitto notturno	3/settimana	Annuale	Jean Nicoli *(1200)* Paglia Orba *(544)*
Nizza	197 miglia 364,84 km	Corsica Ferries	8 ore e 30 minuti tragitto notturno	Fino 3/ settimana	Annuale	Mega Express *(1885)* Mega Express Two *(1885)*
Tolone	210 miglia 388,92 km	Corsica Ferries	Da 10 a 13 ore e 30 minuti tragitto notturno in caso difermata intermedia a Tolone	Fino 3/ settimana	Annuale da giugno 2016	Tipo Mega Express *(da 1885 a 2100)*
Collegamenti con la Liguria						
Savona	183 miglia 338,91 km	Corsica Ferries	14h tragitto notturno con fermata intermedia a Bastia e Nizza	1/settimana	Durante l'inverno del 2016/2017	Tipo Mega Express *(1885 a 2100)*
Collegamenti con la Toscana						
Livorno	130 miglia 240,76 km	Corsica Ferries	8h tragitto diurno 10h tragitto notturno	Fino 1/ settimana	Agosto	Sardinia Vera *(1500)*
Piombino	99 miglia 183,34 km	Corsica Ferries	Senza scalo: 6 ore e 30 minuti (tragitto diurno); 8 ore e 30 minuti (tragitto notturno) 12 ore e 30 minuti (con scalo a Golfo Aranci)	Fino 3/ settimana	Da metà luglio a fine agosto	
Linee Corsica-Sardegna						
Golfo Aranci	46 miglia 85,19 km	Corsica Ferries	3 ore e 15 minuti tragitto diurno	Fino a 4 / settimana	Stagione estiva e periodi di vacanza	Tipo Mega Express *(1885 a 2100)* Mega Smeralda *(2000)* Sardinia Vera *(1500)*
Porto Torres	75 miglia 138,90 km	Corsica Ferries	3 ore e 45 minuti tragitto diurno			

1 miglia nautica : 1,852 km *Fonte : Mare Nostrum Corsica*

In particolare, i collegamenti con la Sardegna sono disponibili solamente nel periodo estivo e sono serviti da un massimo di 4 navi, mentre i collegamenti con la Liguria e la Toscana sono regolari.

Per quanto riguarda il versante francese, negli ultimi anni il numero di passeggeri, in particolare sulla rotta Porto-Vecchio-Marsiglia e Porto-Vecchio-Nizza, è sensibilmente aumentato, soprattutto nei picchi di alta stagione.

Il trasporto marittimo passeggeri da e verso Porto-Vecchio è gestito da 3 società: Corsica ferries, Corsica Linea e La Méridionale.

Società	Numero di passeggeri annui				
	2014	2015	2016	Evoluzione	
				2016/2014	2016/2015
Corsica Ferries	0	0	90 405	-	-
Corsica Linea	97 778	87 104	87 545	- 10,5 %	+ 0,5 %
La Méridionale	3 589	1 191	2 684	- 25,2 %	+ 125,4 %
Totale	**101 367**	**88 295**	**180 634**	**+ 78,2 %**	**+ 104,6**

Fonte : Osservatorio Regionale dei Trasporti della Corsica

Prima del 2016, anno che ha visto l'introduzione della nuova linea Corsica Ferries, Corsica Linea aveva il monopolio del trasporto passeggeri su Porto-Vecchio, ma negli anni 2016-2017, Corsica ferries ha trasportato la metà dei passeggeri in arrivo e in partenza da Porto-Vecchio, seguita da Corsica Linea e da La Méridionale.

Sempre nell'anno 2016, è importante sottolineare l'ingresso a Porto-Vecchio di circa 7.000 crocieristi, con un conseguente impatto importante sull'economia locale.

In conclusione, si può dedurre che negli ultimi anni Porto-Vecchio ha registrato un sensibile incremento di passeggeri in transito, non solo nei periodi estivi, ma anche nei mesi di bassa stagione, comportando un "allungamento" della stagione turistica, associato alle condizioni ambientali favorevoli durante tutto l'anno.

Per quanto concerne il trasporto aereo, come osservato in precedenza, l'aeroporto di Figari permette il collegamento soprattutto con il territorio della Francia continentale, registrando, negli ultimi anni, circa 549.000 passeggeri in transito. Le rotte più utilizzate sono Parigi e Marsiglia, seguite da Nantes e Nizza. In particolare, le linee di Parigi, Marsiglia e Nizza sono attive in tutti i periodi dell'anno mentre il collegamento con Nantes è previsto solo a partire dal mese di aprile.

Le principali regioni francesi interessate dai collegamenti aeroportuali con l'aeroporto di Figari sono Ile-de-France e PACA, garantendo la continuità territoriale.

Un numero sensibile di passeggeri è distribuito anche su diversi paesi d'Europa, in particolare, grazie alle macro-rotte verso Belgio, Svizzera e Regno Unito, soprattutto durante il periodo estivo.

Come per il trasporto via mare, anche per il trasporto aereo nell'ambito del comune di Porto-Vecchio, si registra un significativo aumento dei passeggeri nel

periodo aprile-ottobre, confermando anche in questo caso il prolungamento della stagione estiva per tutta la micro regione di Porto-Vecchio.

	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	**Totale**
Bordeaux	0	0	4	1 693	1 951	4 117	5 140	7 294	20 199
Lille	0	0	0	2 296	2 481	3 575	5 475	5 617	19 444
Lione	0	0	12	34	1 477	2 727	8 998	8 255	21 503
Marsiglia	4 759	4 704	4 895	7 667	8 139	10 214	13 810	14 739	68 927
Montpellier	0	0	0	0	5	0	0	21	26
Nantes	0	0	0	3 914	5 614	6 585	9 698	9 518	35 329
Nizza	1 800	1 920	2 061	3 121	3 263	4 583	7 835	9 643	34 226
Parigi	4 758	4 335	5 372	18 797	22 668	29 271	48 813	54 427	188 441
Strasburgo	0	0	0	1 238	1 450	2 556	3 829	3 471	12 544
Tolosa	0	0	0	1 004	1 308	2 663	8 210	8 088	21 273
Altri	12	3	396	5 156	6 374	8 848	10 543	10 051	41 383
Totale Francia	**11 329**	**10 962**	**12 740**	**44 920**	**54 730**	**75 139**	**122 351**	**131 124**	**463 295**
Germania	0	0	0	1	0	15	8	23	47
Belgio	8	4	605	6 602	7 966	8 517	11 140	9 674	44 516
Danimarca	0	0	0	89	0	0	5	0	94
Paesi Bassi	0	0	0	2	6	8	33	4	53
Regno Unito	0	10	0	4	764	2 247	3 545	3 927	10 497
Svezia	9	0	0	0	0	2	6	0	17
Svizzera	0	10	4	59	1 707	5 184	9 568	8 865	25 397
Altri	4	0	12	283	852	1 041	1 531	1 415	5 138
Totale Straniero	**21**	**24**	**621**	**7 040**	**11 295**	**17 014**	**25 836**	**23 908**	**85 759**
Totale cumulato	**11 350**	**10 986**	**13 361**	**51 960**	**66 025**	**92 153**	**148 187**	**155 032**	**549 054**

Fonte : Osservatorio Regionale dei Trasporti della Corsica

Nel quadro del trasporto stradale, le strade che percorrono il Comune di Porto-Vecchio e le zone limitrofe si sviluppano in maniera lineare, ma si registrano picchi elevati di congestione, soprattutto durante il periodo estivo.

I flussi principali di traffico si sviluppano all'uscita sud di Porto-Vecchio, sul tratto compreso tra Porto-Vecchio e Bonifacio e all'uscita nord di Porto-Vecchio.

In generale, alla luce di tali dati, si deduce che il numero di passeggeri in transito nella città di Porto-Vecchio e nel porto è sensibilmente aumentato negli ultimi anni, collocando in tal modo il porto di Porto-Vecchio tra i primi 5 porti su scala regionale.

Tuttavia, la possibilità di inserire Porto-Vecchio tra i nodi secondari della rete TEN-T richiederà una significativa politica di sviluppo, in quanto oggi il volume dei passeggeri in transito si stima essere ancora troppo basso.

Infatti, confrontando il flusso di passeggeri di Porto-Vecchio con quello degli altri porti facenti parte della zona di cooperazione, risulta chiaro che Porto-Vecchio non possa competere con le posizioni di primaria importanza che ricoprono ad esempio il porto di Ajaccio e di Bastia, ma anche i porti italiani di Olbia o Golfo Aranci.

Dal punto di vista del trasporto aereo, nonostante l'aeroporto di Figari si classifichi tra i 5 principali aeroporti insulari della zona di cooperazione, il traffico passeggeri risulta relativamente ancora troppo basso rispetto, ad esempio, ai numeri dell'aeroporto di Ajaccio e Bastia e agli altri aeroporti principali dell'area di cooperazione, come ad esempio Pisa, Genova e Nizza.

Quindi anche nell'ambito del traffico aereo, per poter integrare l'aeroporto di Figari nella Rete TENT-T è necessario un sensibile aumento del volume di passeggeri, ma anche delle interconnessioni, puntando sullo sviluppo infrastrutturale.

Nell'ambito del comune di Porto-Vecchio si considerano diverse possibilità di trasporto a livello locale per i passeggeri che transitano dal porto, sia in arrivo che in partenza.

In tale contesto, ad esempio, per connettere il porto al centro urbano di Porto-Vecchio, le possibilità di trasporto offerte ai turisti, senza auto al seguito, sono: il trasporto pubblico, il noleggio di biciclette, i taxi, i percorsi pedonali, il car pooling e così via.

Inoltre, le connessioni che interessano invece il centro di Porto-Vecchio con l'hinterland e, in particolare, le spiagge, mete turistiche principali, sono garantite in particolar modo da 8 compagnie di taxi, nonché da apposite navette dedicate al trasporto dei passeggeri verso le spiagge o le piccole frazioni.

Infine, per collegare il porto commerciale di Porto-Vecchio con le altre infrastrutture di trasporto presenti sull'isola, il trasporto ferroviario gioca un ruolo chiave per il trasporto dei passeggeri nell'ambito della mobilità interna dell'isola, garantendo ad esempio collegamenti con i porti di Ajaccio, Bastia e Ile-Rousse situati nei pressi di stazioni ferroviarie.

La pianificazione a livello territoriale del settore dei trasporti è gestita principalmente dalla Collectivité Territoriale de Corse, che si occupa in particolare della programmazione e pianificazione del trasporto urbano. La Collectivité si rivolge

all’Office desTransports de la Corse (OTC) per la gestione della dotazione finanziaria del servizio pubblico per la continuità territoriale tra la Corsica e la Francia continentale.

In termini di trasporto, il Comune di Porto-Vecchio ha giurisdizione per la pianificazione di documenti normativi di pianificazione urbana, così come per la manutenzione delle strade comunali.

3. Concetti chiave delineati all'interno dei quadri conoscitivi realizzati nell'ambito della Componente T1

Tra i concetti chiave che emergono dalla lettura dei prodotti realizzati dai Partnerun ruolo fondamentale riveste **la declinazione territoriale della programmazione infrastrutturale europea**. Dalle informazioni raccolte si evince che lo Stato italiano e quello francese detengono notevoli poteri in materia di programmazione infrastrutturale e dei trasporti, in quanto la pianificazione regionale è orientata da quella nazionale. Di conseguenza, se a livello nazionale Italia e Francia si sono dotate di strumenti normativi e di programmazione per lo sviluppo ela realizzazione della Rete transeuropea di trasporto, a livello regionale la situazione risulta assai diversificata, anche all'interno di ciascuno dei due Stati membri, in quanto le Regioni dell'area di cooperazione hanno poteri e competenze più o meno estesi in materia di infrastrutture, trasporti e logistica e non tutte sono dotate di strumenti di pianificazione propri ancorché coerenti con quelli nazionali.

In ogni caso, occorre rilevare che su tutti i territori regionali analizzati la programmazione europea è recepita e influenza le scelte strategiche delle diverse Amministrazioni competenti in termini di realizzazione di nuove infrastrutture, miglioramento delle infrastrutture esistenti,implementazione di tecnologie dell'informazione e della comunicazione, possibilmente tra loro interoperabili, per rendere più efficiente l'utilizzo delle infrastrutture e il trasporto marittimo, ferroviario e stradale. Ovviamente, le Amministrazioni risultano consapevoli che **lo sviluppo del sistema dei trasporti è propedeutico allo sviluppo economico e sociale**.

In tal senso,è evidente che ad esempio i nodi portuali, soprattutto quelli continentali, sono proiettati verso **strategie per il miglioramento dei collegamenti alle reti autostradale e ferroviaria e ai corridoi europei** e che ciò, indirettamente, crea benefici anche per **le isole** che attualmente **risultano escluse dai corridoi** europei e che **sono interessate a rafforzare i collegamenti esistenti e a sviluppare nuovi collegamenti, sia per le merci che per i passeggeri, con i porti continentali**.

Più nello specifico, a livello di area di cooperazione, sul versante italiano, la Regione Autonoma della Sardegna e la Regione Toscana si sono dotate di uno **strumento di pianificazione** ad hoc per i trasporti: per la Regione Toscana si tratta del

Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (istituito con LR 4/11/2011 n. 55); per la Regione Autonoma della Sardegna si tratta del Piano regionale dei Trasporti approvato nel 2008. La Regione Liguria non ha uno strumento analogo in materia di infrastrutture e trasporti ma ha introdotto alcune norme aventi ad oggetto il tema infrastrutture e trasporti in contesti legati ad altri settori economici.

La Regione Autonoma della Sardegna nei prodotti realizzati non ha analizzato i contenuti del proprio Piano regionale dei Trasporti. Tuttavia, dalle informazioni reperibili sul sito ufficiale, emerge che i documenti da cui trae ispirazione il Piano sono principalmente il Piano Generale dei Trasporti del 2001, i documenti programmatori riferiti alla programmazione europea del periodo 2007-2013, alcuni APQ in tema di viabilità e mobilità e altri documenti propri della programmazione regionale.

Per quanto concerne la Regione Toscana, il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) è stato istituito con LR 4/11/2011 n. 55 al fine di razionalizzare il complesso degli strumenti e dei procedimenti di programmazione nei settori attinenti alle infrastrutture e ai trasporti, con lo scopo di realizzare una rete integrata e qualificata di infrastrutture per la mobilità sostenibile di persone e merci. Inoltre,risulta di estrema rilevanza, tra le altre, l'ottimizzazione del sistema di accessibilità al territorio e alle città toscane nonché la qualificazione del sistema del trasporto pubblico.In relazione alle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale, gli obiettivi strategici del PRIIM sono riferiti prioritariamente al completamento del tratto toscano del sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità e al nodo ferroviario di Firenze che costituiscono l'itinerario regionale di interesse prioritario nelle reti TEN-T.Inoltre, per lo sviluppo della Piattaforma Logistica Toscana, il PRIIM punta al potenziamento dell'accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano e, per i porti, al potenziamento delle infrastrutture portuali e all'adeguamento dei fondali per incrementare i traffici merci e passeggeri in linea con le caratteristiche di ogni singolo porto commerciale. Ledifferenti caratteristiche di ogni singolo porto costituiscono un'opportunità per lo sviluppo regionale; ne deriva la necessità promuovere, attraverso il PRIIM, azioni finalizzate a incrementare gli attuali livelli di integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione. Per i servizi alla mobilità dei passeggeri il PRIIM intende qualificare la **continuità territoriale** con l'Arcipelago toscano e l'Isola d'Elba, assicurando non solo la connessione fisica dei nodi di scambio e il coordinamento degli orari dei vettori

marittimi, ferroviari e automobilistici, ma anche l'integrazione tariffaria al servizio dell'utenza residenziale e turistica dell'arcipelago.

Sul versante francese, poche sono le informazioni relative alla programmazione infrastrutturale e trasportistica della Région Provence-Alpes-Cote d'Azur. In parte ciò è dovuto al fatto che la Regione non sia Partner del Progetto e, quindi, a livello di progetto tale quadro conoscitivo non sia stato previsto. Tuttavia, Métropole Toulon Provence Méditerranée ha fornito alcune informazioni relative alla pianificazione regionale e locale in quanto, non disponendo il Porto di Toulon-La Seyne/Brégaillon di uno strumento proprio di pianificazione, occorre far riferimento agli strumenti di pianificazione regionale, metropolitano e urbani dei Comuni di riferimento. Perciò,a livello di progetto, in relazione alla programmazione regionale, sono state acquisite alcune informazioni utili sulla programmazione regionale.Attualmente la Région PACA è dotata dello "Schéma de cohérenceterritorial (SCoT) Provence-Méditerranée", un quadro di riferimento per i decisori pubblici, sovraordinato ai Piani Urbani Locali (PLU) dei Communi e al (futuro) Piano di Pianificazione Urbana Locale (PLUi) della Métropole. Approvato nel 2009, lo SCoTriguarda la pianificazione e l'uso del territorio fino al 2020. Attualmente è in fase di revisioneper integrare al suo interno un capitolo sulle componenti costiera e marittima (Voletlittoral et maritime - VLM). In particolare, lo SCoT Provence-Méditerranée afferma la **vocazione marittima del territorio** e promuove lo sviluppo del porto, in particolare attraverso l'Obiettivo 2 relativoagli assi di sviluppo dell'area di Tolone, che a sua volta prevede due azioni per soddisfare le aspettative di un'evoluzione del trasporto passeggeri, ossia: il progetto Grand Rade, un progetto finalizzato a sviluppare nella Rade de Toulon attività portuali e marittime e a creare un'interfaccia "città-porto"; e il progetto sul rafforzamento dell'accessibilità dell'area di Tolone, creando una rete di trasporto pubblico metropolitano, articolata con i territori limitrofi, e sfruttando il progetto PACA High Speed Line (HSL) per migliorare il posizionamento metropolitano dell'area di Tolone. Il VLM interesserà maggiormente il porto di Tolone-La Seyne/Brégaillone riguarderà progetti per mantenere e potenziare le attività legate al mare. Inoltre, la Région PACA sta elaborando lo "Schémarégional d'aménagement et de développementdurable et d'égalitédesterritoires (SRADDET) che permetterà l'integrazione di diversi pianirelativi ai trasporti, ai rifiuti, all'ambiente, all'habitat e permetterà una **pianificazione del territorio a medio e lungo termine** (2030-2050) e che stabilirà la strategia regionale del PACA per uno **sviluppo sostenibile e attraente del territorio**. I temi principali dello Schéma saranno

l’accessibilità del territorio, il collegamento dei poli di attrattività del territorio, la strutturazione dei collegamenti interregionali e internazionali,l’inserimento nelle grandi reti intangibili, scientifiche, culturali e la cooperazione con i territori francesi limitrofi o al confine con l'Italia. Per quanto riguarda la mobilità dei viaggiatori loSchémaprevederà la Linea guida 1, rafforzare e sostenere l'attrattiva del territorio regionale, Asse 1, rafforzare l'influenza del territorio regionale e attuare la strategia regionale per lo sviluppo economico.

Viceversa, per la Collectivité Territoriale de Corse, il quadro programmatorio è ben delineato e ricco di informazioni. Infatti, la Collectivitéha competenze più marcate rispetto alle altre Regioni dell’area di cooperazione, grazie ad una recente legge sul **decentramento**. La Collectivité si è dotata del Plan d'Aménagement et de DéveloppementDurable de la Corse (PADDUC), previsto dalla Loidu 5 décembre 2011 e del suo Allegato dedicato ai trasporti e alle infrastrutture che ha l’obiettivo di collegare la politica corsa in materia di trasporti e infrastrutture a quella europea e a quella nazionale. Il PADDUC contiene 5 orientamenti strategici finalizzati allo sviluppo sostenibile della Corsica. Tali orientamentisono stati tradotti operativamente nello Schéma d’AménagementduTerritoire (SAT) approvato il 2 ottobre 2015 dall’Assemblea corsa. Inoltre, l’Allegato 4 del PADDUC, SchémaRégionaldesInfrastructures et des Services de Transport (SRIT), adottato nel 2015, tratta più specificamente le problematiche dei trasporti. Il documento è articolato in **orientamenti e assi strategici**. Dall’analisi emerge che la Collectivité ha evidenziato la propria volontà di rafforzare il territorio corso all’interno della Rete TEN-T, di **sviluppare infrastrutture strategiche, complementari e intermodali**, di **prestare particolare attenzione alla mobilità dei turisti e dei passeggeri**. Infine, al momento la Collectivité sta elaborando il futuro SchémaRégional de l’Intermodalité, documento strategico che definirà “lespoint de modalité” del territorio e le sue connessioni al fine di fissare l’**organizzazione dello spazio** coerente con quanto stabilito nel PADDUC e nello SRIT.

Dal punto di vista insulare, emerge u**na stretta relazione tra i porti isolani e quelli continentali** (descritta nel precedente paragrafo 2.2). Tale relazione rappresenta il punto di partenza verso una **maggiore integrazione delle Autostrade del Mare con i corridoi**di riferimento. Nel caso della Regione Sardegna e dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna, risulta importante **implementare l’integrazione delle tratte marittime all’interno di catene logistiche complesse**per il traffico delle merci. In questa ottica, **tale opportunità può essere estesa anche al traffico passeggeri**.

Attualmente, Sardegna, Corsica e Isola d'Elba sono escluse dai corridoidella Rete TEN-T e sono prive di porti di core, ad eccezione di Cagliari. Da ciò consegue che le isole dell'area di cooperazione risultano escluse sostanzialmente dalla programmazione comunitaria sulle Autostrade del Mare in quanto, per accedere ai finanziamenti destinati ai progetti di attivazione o al miglioramento dei servizi delle Autostrade del Mare, devono essere coinvolti almeno due portiappartenenti a due Stati Membri di cui uno della rete centrale. È quindi evidente come questi fattori rappresentino concrete limitazioni alla possibilità di accedere a tali finanziamenti.

Nell'ottica d'individuare soluzioni per migliorare e creare collegamenti con le isole, si può ad esempio fare riferimento all'inclusione, tra le tratte incentivabili, anche delle linee di collegamento insulare se si dimostra un risparmio nel ricorso alla modalità stradale. In tal senso, è importante individuare l'assetto logistico globalmente più efficiente per le isole, considerando anche i collegamenti terrestri interni e la possibile specializzazione dei porti.In questo senso, il tema può essere esteso anche al traffico passeggeri, in relazione alle interazioni tra questo e il traffico merci, ad esempio, prendendo in considerazione il **tema della stagionalità**.

Per quanto concerne la Corsica, le principali necessità riguardano la **creazione di una rete transfrontaliera sfruttando le potenzialità delle infrastrutture terrestri, marittime e aeree esistenti**. Ciò favorirebbe la **continuità geografica tra Corsica, PACA, Sardegna, Liguria e Toscana**, aumenterebbe la frequenza dei collegamenti marittimi per i passeggeri e degli scambi commerciali tra le regioni dell'area di cooperazione.

ALLEGATO 1

Le tabelle sottostanti riproducono le indicazioni di massima sui contenuti dell'Attività T1.1 e dei relativi Prodotti, nonché sui Partner coinvolti come previsto dal documento metodologico (PT1.2.4).

Tab. 1 - SCHEDA PT1.1.1 - INFORMAZIONI GENERALI

INFORMAZIONI GENERALI	
Partner che sviluppa la rilevazione	(es. Provincia di Livorno)
Referente	Nome e Cognome: Telefono: email: Skypename:
Componente	T1
Titolo	Capitalizzazione delle esperienze pregresse
Attività	T1.1
Titolo	Stato di fatto – premesse conoscitive
Descrizione dell'attività nel Formulario	L'attività costituisce il necessario punto di partenza per analizzare la documentazione e lo stato di fatto in materia di connettività dei passeggeri tra i nodi delle TEN-T. Saranno considerate le connessioni con i corridoi TEN-T, i piani di sviluppo portuale e i piani della mobilità regionale e locale, ai fini dell'analisi congiunta delle opportunità e criticità a carattere transfrontaliero
Prodotto T1.1.1	Quadro conoscitivo – Quadro giuridico e di regolamenti - Parte dei flussi passeggeri a livello europeo
Descrizione Del Prodotto nel Formulario	Il prodotto analizza le ricadute della programmazione europea in materia di infrastrutture e servizi di trasporto nell'area di cooperazione. Si analizzano gli investimenti pianificati nei corridoi di trasporto e i piani di integrazione dei nodi
Data di realizzazione del prodotto	Ottobre 2017
Partner coinvolti	**Regione Liguria** **Provincia di Livorno** **Regione Autonoma Sardegna** **Office des Transports de la Corse**

Tab. 2 - SCHEDA PT1.1.2 - INFORMAZIONI GENERALI

INFORMAZIONI GENERALI	
Partner che sviluppa la rilevazione	(es. ADSP del Mar Tirreno Settentrionale)
Referente	Nome e Cognome: Telefono: email: Skypename:
Componente	T1
Titolo	Capitalizzazione delle esperienze pregresse
Attività	T1.1
Titolo	Stato di fatto – premesse conoscitive
Descrizione dell'attività nel Formulario	L'attività costituisce il necessario punto di partenza per analizzare la documentazione e lo stato di fatto in materia di connettività dei passeggeri tra i nodi delle TEN-T. Saranno considerate le connessioni con i corridoi TEN-T, i piani di sviluppo portuale e i piani della mobilità regionale e locale, ai fini dell'analisi congiunta delle opportunità e criticità a carattere transfrontaliero.
Prodotto T1.1.2	Quadro conoscitivo – Parte delle progettualità nei porti al servizio dei flussi di passeggeri
Descrizione Del Prodotto nel Formulario	Il prodotto analizza gli aspetti di pianificazione portuale in materia di trasporto passeggeri e l'impatto dei piani di sviluppo sulla mobilità nell'area di Programma.
Data di realizzazione del prodotto	Novembre 2017
Partner coinvolti	**ADSP del Mar TirrenoSettentrionale** **Toulon Provence Méditerranée** **Porti convenzionati dai Partner Regione Liguria e Regione Autonoma della Sardegna**

Tab. 3 - SCHEDA PT1.1.3 - INFORMAZIONI GENERALI

INFORMAZIONI GENERALI	
Partner che sviluppa la rilevazione	Ville de Porto-Vecchio
Referente	Nome e Cognome: Telefono: email: Skypename:
Componente	T1
Titolo	Capitalizzazione delle esperienze pregresse
Attività	T1.1
Titolo	Stato di fatto – premesse conoscitive
Descrizione dell'attività nel Formulario	L'attività costituisce il necessario punto di partenza per analizzare la documentazione e lo stato di fatto in materia di connettività dei passeggeri tra i nodi delle TEN-T. Saranno considerate le connessioni con i corridoi TEN-T, i piani di sviluppo portuale e i piani della mobilità regionale e locale, ai fini dell'analisi congiunta delle opportunità e criticità a carattere transfrontaliero.
Prodotto T1.1.3	Quadro conoscitivo - Parte delle progettualità urbana al servizio dei flussi di passeggeri
Descrizione Del Prodotto nel Formulario	Il prodotto analizza le principali criticità a livello di collegamenti calate nella realtà di Porto Vecchio, quale esempio tipico di città turistica dell'area di cooperazione. Sia le connessioni con il nodo portuale che aeroportuale sono considerate.
Data di realizzazione del prodotto	Ottobre 2017
Partner coinvolti	**Ville de Porto-Vecchio**