Interreg
MARITTIMO–IT FR–MARITIME
Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Cooperazione Transfrontaliera

Programma Di Cooperazione Territoriale Europea Italia-Francia «MARITTIMO» 2021-2027

« ANALISI TERRITORIALE »

Giugno 2020

La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au cœur de la Méditerranée
PC IFM 2014-2020
www.interreg-maritime.eu
marittimo1420@regione.toscana.it

Indice

1 Introduzione ... 3
2 Programmare per potenzialità e ostacoli (i bisogni): cenni metodologici ... 3
3 Area del programma ... 6
3.1 Scenari Geografici ... 6
4 Disuguaglianze di carattere economico ... 9
4.1 Performance generale ... 9
4.2 Innovazione, Competitività e Digitalizzazione ... 11
4.2.1 La strategia regionale per l'innovazione ... 11
4.2.2 La competitività dell'area transfrontaliera ... 20
4.2.3 Turismo ... 25
4.2.4 L'Economia Blu ... 30
4.2.5 Digitalizzazione ... 38
4.3 Un'Economia più verde e a basse emissioni ... 39
4.3.1 Inquinamento ... 39
4.3.2 Energie Rinnovabili ... 41
4.3.3 Il cambiamento climatico - l Mediterraneo una area a rischio ... 42
4.3.4 Area naturali, biodiversità e bacini di acqua ... 45
4.4 L'accessibilità nell'area trasfrontaliera ... 48
4.4.1 Traghetti passeggeri ... 48
4.4.2 Trasporto delle merci via mare ... 51
4.4.3 Passeggeri: Trasporto aereo ... 53
4.4.4 Trasporto su strada ... 55
4.4.5 Il potenziale di accessibilità dello spazio transfrontaliero ... 57
5 Diseguaglianze di carattere sociale ... 60
5.1 La transizione dall'istruzione al lavoro ... 60
5.2 Occupazione e mercato del lavoro ... 62
5.3 Accesso ai servizi di interesse generale incluso quelli sanitari ... 65
6 Ostacoli e barriere intercettati nel Mediterranean Orientation Paper ... 67
6.1 Differenze normative e amministrative ... 67
6.2 Ostacoli culturali ... 68
6.3 Ostacoli fisici di accessibilità e trasporti ... 68

1 Introduzione

Obiettivo della "Task-force-1" è la definizione dell'ORIENTAMENTO STRATEGICO DEL PROGRAMMA, ovvero l'identificazione, per massimi sistemi, delle aree di intervento prioritarie con riferimento agli obiettivi della cooperazione territoriale europea come da progetto di regolamento per i futuri programmi Interreg (COM (2018) 374 final).

Il presente documento è un "documento di input" il cui scopo è porre le basi per la discussione sugli orientamenti strategici, in seno alla "Task-force-1" per l'elaborazione del Programma transfrontaliero Italia-Francia Marittimo.

Il documento consiste in una prima ricerca documentale della letteratura pertinente ed è impostato seguendo a grandi linee il contenuto previsto dall'allegato 1 (ovvero, il formulario per l'elaborazione programma) del progetto di regolamento per i futuri programmi Interreg (COM (2018) 374 final, articolo 17), paragrafi 1.1. e 1.2.

Il presente documento è da intendersi come un documento di lavoro, a supporto del processo di elaborazione del programma da parte della TF, e che, a seguito degli input provenienti da questa, sarà modificato, approfondito, completato e redatto nella sua versione definitiva.[1]

L' "input paper 1" contiene, oltre all'introduzione, quanto segue:

1. **Capitolo 2: "Programmare per potenzialità e ostacoli (i bisogni): cenni metodologici"**. Si tratta di una breve riflessione metodologica sull'approccio OSTACOLI e POTENZIALITA' nella definizione delle principali sfide che il programma andrà a delineare. Per ulteriori approfondimenti è disponibile in coda al documento, l'Allegato 1 "Ostacoli e Opportunità: spunti di riflessione".
2. **Capitolo 3: "Area del programma"** che include una mappa che descrive geograficamente l'area del programma.
3. **Capitolo 4, "Disuguaglianze di carattere economico"** e **Capitolo 5 "Disuguaglianze di carattere sociale":** Una prima analisi delle principali disparità economiche, sociali e territoriali, partendo da quanto indicato nel documento "Cross-Border Cooperation in the Mediterranean area [ref.Ares(2019)7519308]" ed evolvendone i contenuti.
4. **Capitolo 6, "Ostacoli e barriere intercettati dal MOP,** che rappresenta un punto di partenza nel percors di definizione del nuovo programma.

2 Programmare per potenzialità e ostacoli (i bisogni): cenni metodologici

In questo paragrafo sono introdotte le basi metodologiche per l'identificazione delle sfide che il Programma Transfrontaliero Italia-Francia Marittimo intende perseguire nella programmazione 2021-2027. Sulla base degli elementi di carattere socioeconomico e territoriale dell'area considerata, della complementarità con altre forme di sostegno, degli insegnamenti tratti da esperienze passate e delle strategie macro-regionali e le strategie per i bacini marittimi, saranno intercettate le POTENZIALITÀ e gli OSTACOLI insiti nell'area di cooperazione, che contribuiranno, infine, all'individuazione di opportune SFIDE.

[1] La crisi sanitaria globale causata dal COVID-19, avrà un impatto sul contesto socio-economico nei paesi e nelle regioni coinvolte nel porgramma Italia-Francia Marittimo. Al momento della stesura di questo documento, tale impatto non può essere misurato e non è quindi incluso in questa versione del'analisi

I principali **OSTACOLI** possono riguardare indicativamente (ma non esaustivamente):

- le disparità socioeconomiche nelle strutture economici e nei modelli di comportamento: elevate disparità socioeconomiche transfrontaliere, come ad esempio il reddito, il capitale, i prodotti finanziari, i modelli di consumo o di comportamento, riducono le opportunità di cooperazione e limitano i benefici del networking.
- gli ostacoli fisici, che limitano l'accesso transfrontaliero, ovvero l'assenza della 'continuità territoriale transfrontaliera";
- gli ostacoli culturali, comprese barriere linguistiche, differenze culturali e mancanza di fiducia nelle persone che vivono oltre il confine: l'isolamento "culturale" dei territori insulari rappresenta un ostacolo molto critico per l'area transfrontaliera. Oltre ad essere una barriera fisica i confini marittimi rappresentano un importante 'ostacolo mentale' pur in presenza di comuni radici culturali;
- gli ostacoli normativi e istituzionali dovuti a diverse organizzazioni, procedure e regole: ostacoli normativi e istituzionali attraversano tutti i settori e riguardano principalmente la gestione delle risorse naturali, dei rischi ambientali, i trasporti, la salute. Per quanto riguarda l'area del Programma, vista la rilevanza della dimensione "sovralocale" (ovvero che supera i confini locali) dei rischi ambientali, e della assoluta necessità di soluzioni cooperative per affrontarli, la rimozione degli ostacoli normativi e istituzionali relativi è una necessità rilevante.

Le principali **POTENZIALITA**' possono riferirsi:

- alla *competitività regionale*, legata, all'innovazione, alla blu e green economy, la circular economy, all'attrattività industriale e culturale. Nello specifico si può far riferimento:
    - alle attività di ricerca e sviluppo delle organizzazioni private e pubbliche (ad esempio imprese, cluster, università, centri di ricerca).
    - ai beni culturali

  Sfruttare questo potenziale contribuisce allo sviluppo e alla crescita dell'UE in termini di innovazione, occupazione e reddito e ad una maggiore coesione economica nelle regioni transfrontaliere.
- alla *integrazione del mercato*. L'integrazione può riferirsi:
    - all'accessibilità (tempo e distanza) a prodotti e servizi economici nelle zone di confine;
    - al grado di integrazione nel mercato del lavoro, nelle zone di confine.

  La promozione dell'integrazione del mercato migliora il flusso di persone, beni e servizi attraverso il confine e, di conseguenza, la coesione economica, sociale e territoriale.
- *alla fornitura integrata e allo sviluppo di servizi pubblici nelle aree transfrontaliere*. Nello specifico si fa riferemnto a servizi urbani integrati, (ad esempio il trasporto locale), l'istruzione, la sanità, l'energia, le infrastrutture verdi e sportive. L'integrazione produce, maggiori servizi, minori costi di investimento e di gestione e maggiori opportunità di scambi culturali. Ciò può produrre, una maggiore coesione territoriale, sociale ed economica.
- *alla gestione condivisa delle risorse naturali.* Le aree naturali e protette nelle regioni transfrontaliere possono essere anche opportunità per attività economiche alternative, come ad esempio il turismo verde, l'educazione ambientale, l'agricoltura verde. Forniscono anche servizi ecologici primari (stoccaggio di CO2, purificazione dell'acqua e dell'aria, servizi per le persone). Questo potenziale contribuisce agli obiettivi di sostenibilità ambientale e alla coesione territoriale ed economica.
- a *soluzioni congiunte per la gestione dei* rischi derivanti dal cambiamento climatico

- al *capitale umano e sociale* disponibile nelle regioni transfrontaliere soprattutto per quanto riguarda l'istruzione, formazione e attività sociali (capitale umano e sociale): Lo sviluppo dell'istruzione, l'aumento della fiducia sociale e il miglioramento delle abilità e delle competenze promuovono la coesione economica e sociale.

Ostacoli e potenzialità: come selezionarli

Come individuare e selezionare gli ostacoli e potenzialità che possano essere adeguatamente trattati all'interno dello spazio transfrontaliero?

Attraverso una loro valutazione in base a 3 parametri fondamentali: l'idoneità, la convenienza/accessibilità economica e la pertinenza. [2]

Nello specifico:

1. **l'idoneità**: individua gli ostacoli e i potenziali di crescita che rientrano nell'ambito della politica di cooperazione transfrontaliera;
2. **la convenienza/accessibilità economica:** definisce lo sforzo finanziario richiesto per sviluppare una politica che affronti gli ostacoli specifici e favorisca il potenziale di crescita
3. **la pertinenza**: si riferisce alla strategicità dell'ostacolo/potenziale (quanto è importante per raggiungere l'obiettivo della coesione economica, sociale e territoriale?).

[2] Cfr. Need Study cfr "Collecting solid evidence to assess the needs to be addressed by Interreg cross-border cooperation programmes", Commission Européenne, 2016.
https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/cross_border/border_regions_final_report.pdf

3 Area del programma

3.1 Scenari Geografici[3]

La seguente tabella descrive l'elenco delle regioni candidate a livello di area geografica.

Nazione	Area NUTS 2	AREA NUTS 3
Italia	**Liguria** *(ITC3)*	**Imperia** *(ITC31)* **Savona** *(ITC32)* **Genova** *(ITC33)* **La Spezia** *(ITC34)*
	Toscana (ITI1)	**Massa-Carrara** *(ITI11)* **Lucca** *(ITI12)* **Livorno** *(ITI16)* **Pisa** (ITI17) **Grosseto** *(ITI1A)*
	Sardegna *(ITG2)*[4]	**Città Metropolitana di Cagliari** (ITG2F) (parte Cagliari *ITG27)* **Sassari (***ITG2D)* (parte ex. Sassari - *ITG25*; Olbia-Tempio *ITG29)* **Nuoro (ITG2E)** (parte ex Nuoro *ITG26* e parte ex Ogliastra *ITG2A)* **Oristano** (ITG2G) (parte ex Oristano *ITG28*) **Sud Sardegna (ITG 2H)** (parte ex Cagliari *ITG27*, Medio Campidano *(ITG2B)*, Carbonia-Iglesias (ITG2C), parte ex Oristano *ITG28*, parte ex Ogliastra *ITG2A*, parte ex. Sassari - *ITG25)*
Francia	**Provence-Alpes-Côte d'Azur** *(FRL0)*	**Alpes-Maritimes** *(FRL03)* **Var** *(FRL05)*
	Corse *(FRM0)*	***Corse-du-Sud*** *(FRM01)* ***Haute-Corse*** *(FRM02)*

Tabella 1 – Lista delle regioni NUTS2 e NUTS3 relative ai territori interessati dal programma

[3] Questa sezione corrisponde al paragrafo 1.1. dell'allegato alla proposta di regolamento CTE "Modello per i programmi INTERREG" di cui all'art. 17, paragrafo 4, lettera a), artocolo 17, paragrafo 9, lettera a):

[4] A seguito della Legge regionale 4 febbraio 2016, n.2 sul riordino del sistema delle autonomie locali, la Regione Sardegna ha cancellato la provincia di Cagliari e le quattro province istituite nel 2001. La nuova suddivisione amministrativa, pienamente operativa dal 1° gennaio 2017, ha ridisegnato i confini storici delle province di Nuoro, Oristano e Sassari ed istituito la nuova provincia del Sud Sardegna e la città metropolitana di Cagliari. La provincia del Sud Sardegna ha ereditato i comuni della provincia di Carbonia-Iglesias, del Medio Campidano, quelli della provincia di Cagliari non appartenenti alla città metropolitana. SI fa presente che, al momento, i dati statistici NUTS 3 che abbiamo raccolto, sono disponibili solo con riferimento alla precedente nomenclatura.

Mappa 1 - regioni NUTS2 e NUTS 3 dell'area del programma

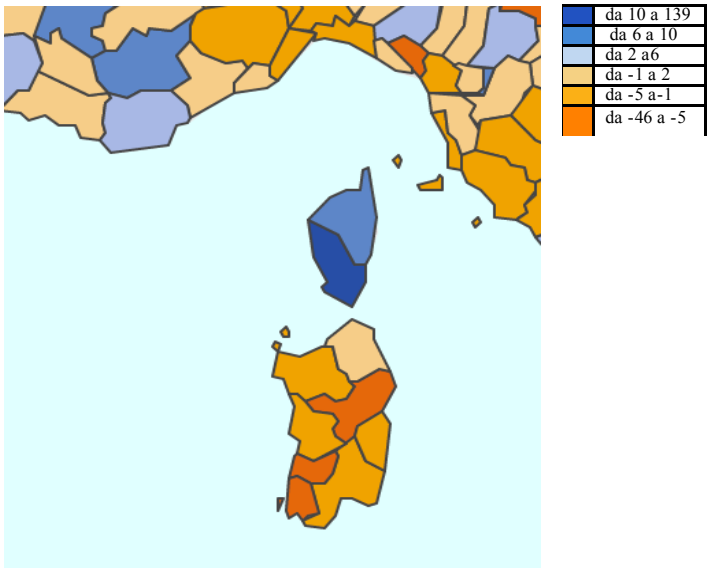
L'Area del Programma

L'area del programma si estende per una superficie complessiva di 63.510 km2.
In riferimento alla classificazione EU NUTS 3, l'area transfrontaliera marittima è principalmente composta da un mix di regioni rurali (10)[5], urbane[6] (4) e intermedie[7] (7) con quattro grandi aree metropolitane: Nizza, Genova, Tolone e Cagliari.[8]
Esiste un numero importante di pendolari transfrontalieri (44.600). L'area di confine è caratterizzata da una diffusa ricchezza in termini di economia e patrimonio ambientale e culturale. La sua posizione, la varietà di paesaggi, le condizioni climatiche, i siti naturali, il suo patrimonio storico, nonché la qualità dei servizi, ne fanno un'alta destinazione turistica.
Tuttavia, il territorio è estremamente vulnerabile ai cambiamenti climatici ed esposto a rischi naturali, sia a terra che in mare e la pressione turistica non aiuta a mitigare i rischi ambientali.

Popolazione

7.196.802,00 di abitanti vivono nell'area transfrontaliera marittima, dei quali 2.146.024,00 in Province- Alpes -Côte d'Azur, 338.273,00 in Corsica, 1.556.981,00 in Liguria, 1.564.286,00 in Toscana (Aree Nuts 3 Massa- Carrara, Lucca, Pisa, Livorno, Grosseto) e 1.591.238,00 in Sardegna.[9]

[5] Regioni di livello NUTS3 in cui ol 50% della popolazione vive in distretti rurali. Eurostat Ststistiche sulle tipologie regionali ennl'Unione Europea(UE)
[6] Regioni di livello NUTS3 in cui almeno l'80% della popolazione vive nei distretti urbani. Ibidem
[7] Regioni di livello NUTS3 in cui la fascia dal 50 al'80% della popolazione vive nei distretti urbani. Ibidem
[8] Mediterranean Orientation Paper
[9] EUROSTAT- My region - Nuts 3, dati 2018



Mappa 2 – Evoluzione demografica 2007-2017 (fonte: Eurostat_my region - dati 2016)

Se si osserva la **dimensione della variazione di popolazione**, in un periodo di dieci anni (2007-2017), la popolazione è aumentata su entrambi i lati del confine in media del 3% (con la Corsica che ha visto una variazione positiva del 12%).

Quanto **all'età media della popolazione**, questa è superiore (48,2 anni) rispetto alla media UE (43,8 anni). L'età media più alta è quella italiana (Savona 51 anni, Imperia, La Spezia e Carbonia-Iglesias 50 anni).

Infine, per quello che riguarda, la **densità di popolazione**, l'area transfrontaliera ha una media di 144 abitanti per km2, vale a dire molto più alta della media UE di 117,5. Tuttavia, mentre la densità in Provence-Alpes-Côte D'Azur, Liguria e Toscana è più del doppio della media UE, in Sardegna e Corsica la densità di popolazione è molto inferiore (69,3 e 38,6 rispettivamente).

4 Disuguaglianze di carattere economico

4.1 Performance generale

Dopo la doppia recessione registrata nel 2008 e nel 2011, l'economia dell'Unione europea è tornata a crescere. La crisi ha gravemente colpito quasi tutti gli Stati membri e ha arrestato il processo di riduzione a lungo termine delle disparità nel PIL pro capite tra gli Stati membri. Con l'inizio della ripresa, tuttavia, tali disparità sono nuovamente diminuite e sono stati registrati tassi di crescita ovunque, più alti nei paesi con livelli di PIL pro capite inferiori. Vi sono segni che il processo di lungo periodo della convergenza regionale, interrotto dalla crisi economica, sia in fase di ripresa.
Questa tendenza si riflette anche nell'area di cooperazione transfrontaliera.
Il **PIL pro-Capite** è attualmente al 92,4% dell'UE, per cui la zona di confine marittima Italia-Francia può considerarsi un'area "molto sviluppata" rispetto alla media, con alcune differenze interne illustrate nella tabella di seguito.

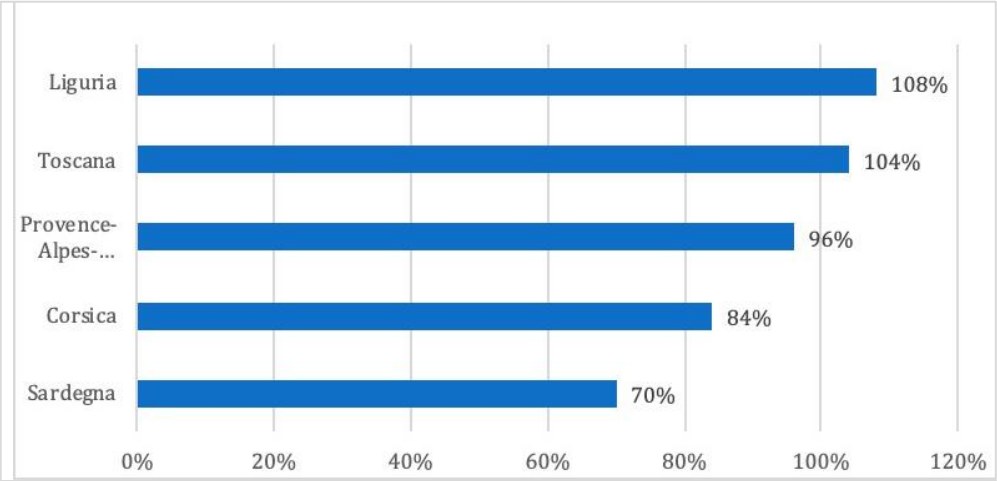


Grafico 1- PIL procapite Media UE - dati Eurostat

Se consideriamo il **PIL pro-capite espresso in standard di potere di acquisto (SPA)**[10], nel periodo che va dal 2015 al 2017, si registra un leggero incremento in tutte le regioni dello spazio transfrontaliero, come indicato nella figura di seguito.

[10] Il prodotto interno lordo (PIL) pro capite espresso in standard di potere d'acquisto rappresenta il valore totale di tutti i beni e ser- vizi prodotti per abitante. Lo standard di potere di acquisto (SPA) permette di attenuare le differenze di potere d'acquisto tra paesi con diversi livelli di prezzo.

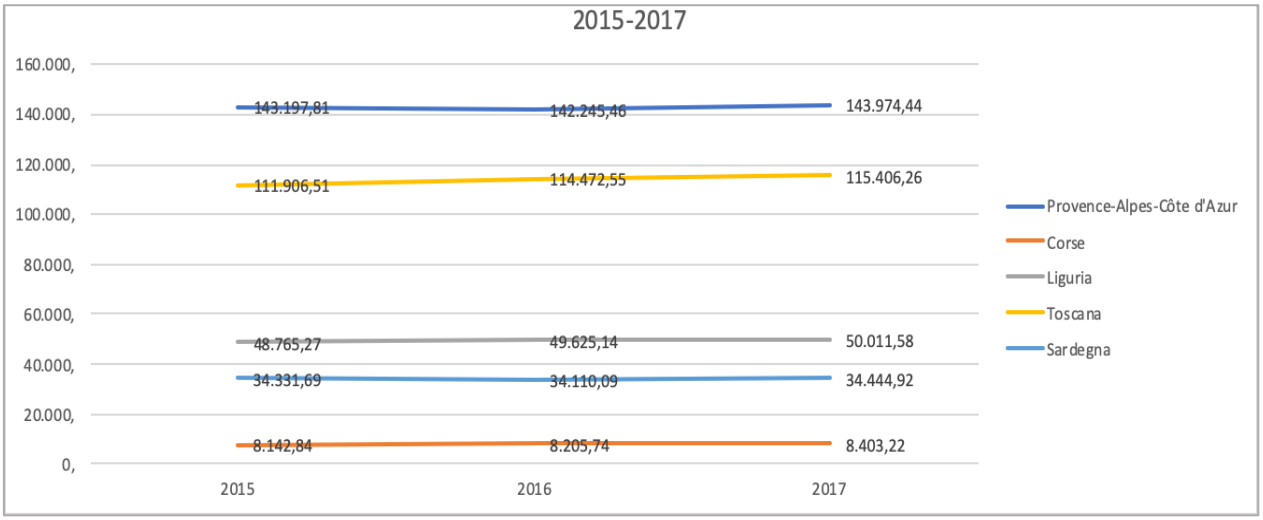


Grafico 2 - PIL per abitante (SPA) 2015-2017– Fonte: EUROSTAT (2015-2017)

Se dal livello NUTS 2 si analizzano i dati al **livello NUTS 3** il panorama dello spazio transfrontaliero si dettaglia ulteriormente ed emergono alcune disparità in maniera più evidente. La **variazione del PIL nel periodo dal 2014 al 2016** segna alcune variazioni positive importanti, pur persistendo ancora trend negativi in alcune aree prevalentemente insulari

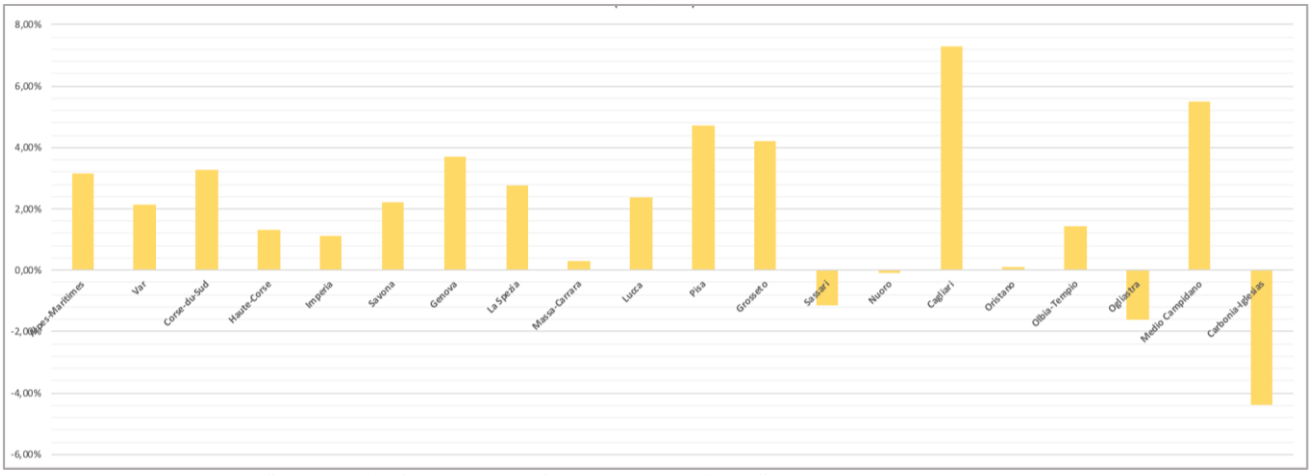


Grafico 3 - Variazione percentuale PIL area transfrontaliera 2014-2016 (Eurostat 2018)

Utile ai fini della comprensione dell'area transfrontaliera, è rapportarne alcuni degli elementi cardine all'area UE28. Così, il Prodotto Interno Lordo per abitante calcolato all'attuale prezzo di mercato (2016-2019) e rapportato alla media EU-28 di riferimento (che è 100), in termini percentuali, evidenzia il positivo posizionamento dell'area transfrontaliera. Persistono, comunque, valori inferiori del PIL EU 28 in alcune aree transfrontaliere insulari.

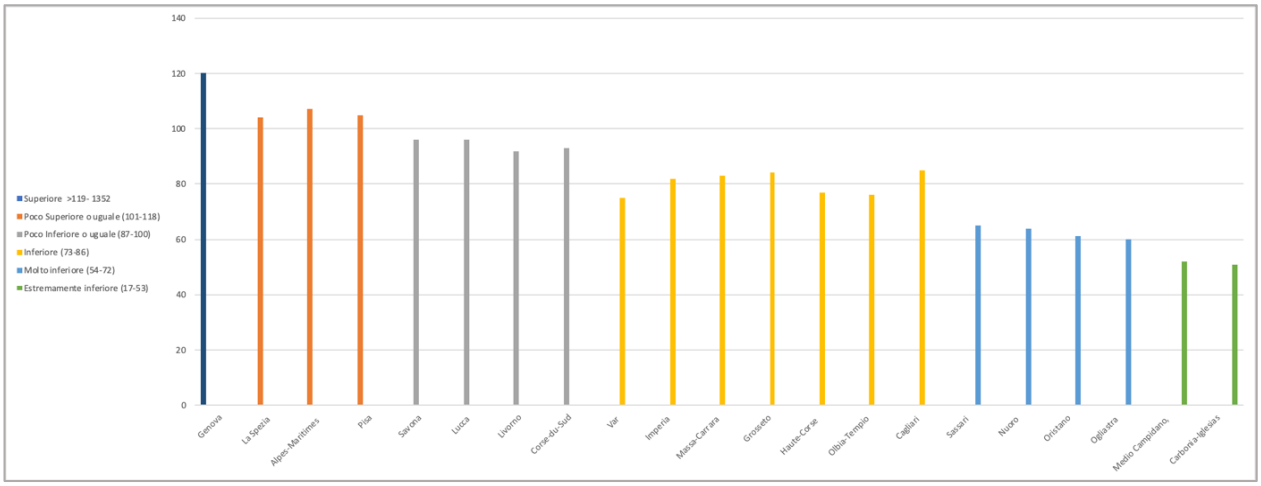


Grafico 4 - PIL per abitante in SPA (% media UE-28) elaborazione da dati Eurostat 2016

Con riferimento al **contributo di ciascuna regione al PIL dell'area transfrontaliera**, di seguito i dati con riferimento all'area attuale.

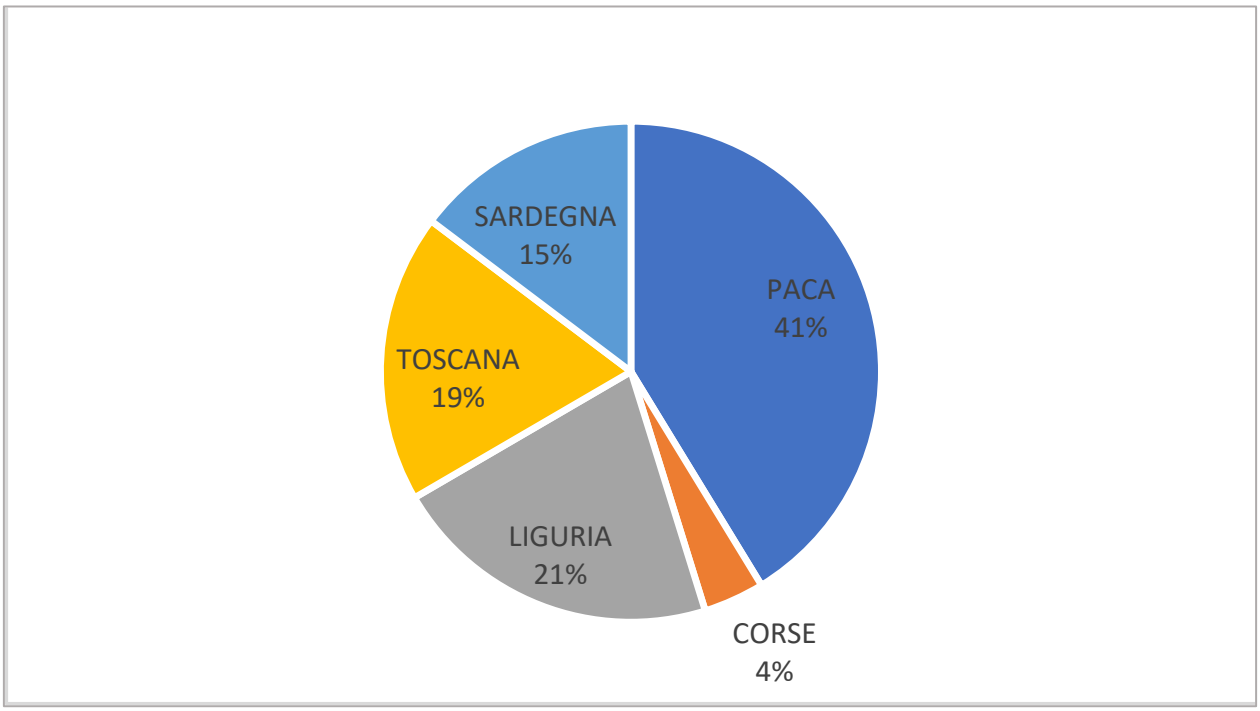


Grafico 5 - PIL su totale area transfrontaliera - Elaborazioni su dati Eurostat 2016

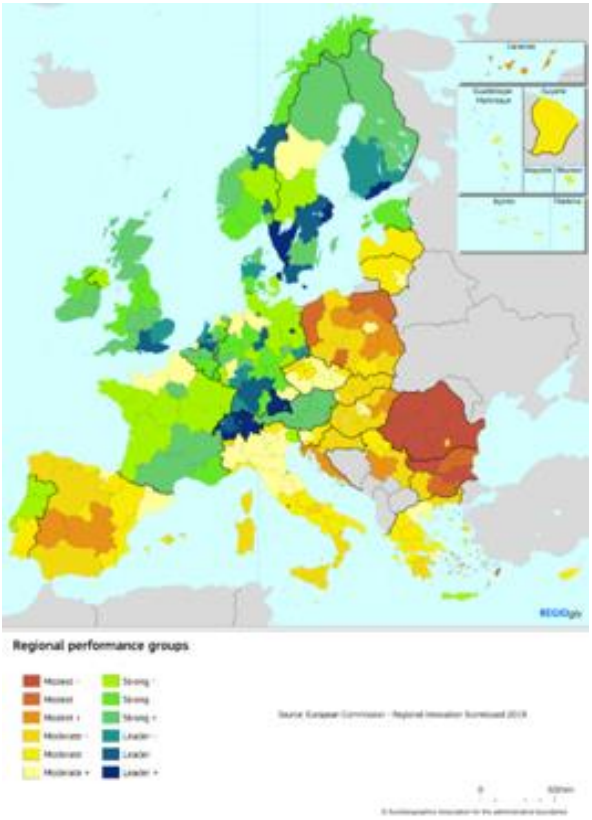
4.2 Innovazione, Competitività e Digitalizzazione

4.2.1 La strategia regionale per l'innovazione

Circa i due terzi della crescita economica dell'Europa negli ultimi decenni sono stati guidati dall'innovazione. Si prevede che gli investimenti in ricerca e innovazione dovrebbero generare fino a 100.000 nuovi posti di lavoro in attività di ricerca e innovazione tra il 2021 e il 2027. Così il Quadro di valutazione dell'innovazione regionale 2019 (**"REGIONAL INNOVATION SOCREBOARD**

(RIS)[11] fornisce dati che consentono al livello regionale[12] di validare le aree nelle quali le performance regionali funzionano bene ed intercettare le aree che necessiterebbero di ulteriori strumenti per promuovere l'innovazione.

Nel RIS 2019 le regioni europee sono classificate in quattro gruppi di rendimento innovativo: leader regionali dell'innovazione (38 regioni), innovatori regionali forti (73 regioni), innovatori regionali moderati (98 regioni) e innovatori regionali modesti (29 regioni). Una ulteriore suddivisione prevede che le regioni più innovative saranno "leader dell'innovazione +", mentre quelle meno innovative saranno "innovatori modesti -"



Mappa 3 - fonte: Regional Innovation Scoreboard 2019

Gli indicatori inseriti nello scoreboard riguardano temi quali: la popolazione con istruzione terziaria, l'apprendimento permanente, le co-pubblicazioni scientifiche, le pubblicazioni più citate, la spesa in R&S settore pubblico, la spesa in R&S settore privato, la spesa per l'innovazione non di ricerca e sviluppo, gli innovatori (PMI)di prodotto o di processo, gli Innovatori (PMI) in ambito marketing o organizzazione, le PMI che innovano internamente (in-house),le PMI innovative che collaborano con altri, le registrazione di brevetti PCT, la registrazione di marchi, le registrazioni di design, l'impiego di personale altamente qualificato, la commercializzazione di innovazioni.
Data la complessità dei temi e, la loro rilevanza per comprendere le performance dell'area di Programma, si riporta di seguito il dettaglio degli indicatori menzionati.

- Popolazione con istruzione terziaria: l'indicatore utilizzato è "la percentuale della popolazione di età compresa tra i 30 e i 34 anni, che ha completato l'educazione terziaria". Questo è un indicatore

[11] Tableau de bord de l'innovation régionale 2019
[12] A seconda delle differenze nella disponibilità dei dati regionali, il RIS copre 32 regioni di livello NUTS 1 e 206 regioni di livello NUTS 2. Inoltre, gli Stati membri dell'UE Cipro, Estonia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo e Malta sono inclusi a livello nazionale, poiché in questi paesi i livelli NUTS 1 e NUTS 2 sono identici al territorio nazionale

generale della offerta di competenze avanzate. Non si limita ai settori scientifici e tecnici, perché l'adozione di innovazioni in molti settori, compreso quello dei servizi, dipende da un'ampia gamma di competenze. L'indicatore si concentra su una quota ristretta della popolazione di età compresa tra i 30 e i 34 anni e riflette rapidamente i cambiamenti nelle politiche educative che determinano un maggior numero di diplomati dell'istruzione terziariaù.

- Apprendimento permanente: si tratta della "Percentuale di popolazione tra i 25 e i 64 anni che partecipa all'apprendimento permanente". L'apprendimento lungo tutto l'arco della vita comprende tutte le attività di apprendimento mirate, formali, non formali o informali, intraprese su base continuativa con l'obiettivo di migliorare le conoscenze, le abilità e le competenze. L'intenzione o lo scopo di apprendere è il punto critico che distingue queste attività da quelle non di apprendimento, come le attività culturali o sportive.
- Co-pubblicazioni scientifiche: sono le "Co-pubblicazioni scientifiche internazionali per milione di abitanti". Le co-pubblicazioni scientifiche internazionali sono un indicatore della qualità della ricerca scientifica in quanto la collaborazione aumenta la produttività scientifica.
- Pubblicazioni più citate: "pubblicazioni scientifiche tra le prime pubblicazioni più citate al mondo". L'indicatore è una misura dell'efficienza del sistema di ricerca in quanto si suppone che le pubblicazioni più citate siano di qualità superiore.
- Spesa in R&S settore pubblico: "Le spese di R&S nel settore pubblico in percentuale del PIL". La spesa in R&S rappresenta uno dei principali motori della crescita economica in un'economia basata sulla conoscenza. Le tendenze dell'indicatore della spesa in R&S forniscono indicazioni chiave per la competitività futura e la ricchezza di una regione. La spesa in R&S è essenziale per realizzare la transizione verso un'economia basata sulla conoscenza, nonché per migliorare le tecnologie di produzione e stimolare la crescita.
- Spesa in R&S settore privato: "Le spese di R&S nel settore delle imprese in percentuale del PIL". L'indicatore cattura la creazione formale di nuove conoscenze all'interno delle imprese. È particolarmente importante nel settore scientifico (prodotti farmaceutici, chimici e alcuni settori dell'elettronica), dove la maggior parte delle nuove conoscenze viene creata nei laboratori di R&S o nelle vicinanze.
- Spesa per l'innovazione non di ricerca e sviluppo: "Spesa per l'innovazione non legata alla R&S nelle PMI in percentuale del fatturato": Questo indicatore misura la spesa per l'innovazione non-R&D come percentuale del fatturato totale. Diverse componenti della spesa per l'innovazione, come gli investimenti in attrezzature e macchinari e l'acquisizione di brevetti e licenze, misurano la diffusione di nuove tecnologie e idee di produzione.
- Innovatori di prodotto o di processo: "PMI che introducono l'innovazione di prodotto o di processo come percentuale delle PMI". L'innovazione tecnologica, misurata dall'introduzione di nuovi prodotti (beni o servizi) e processi, è la chiave dell'innovazione nelle attività produttive. Quote più elevate di innovatori tecnologici dovrebbero riflettere un livello più elevato di attività di innovazione.
- Innovatori in ambito marketing o organizzazione: "Le PMI che introducono il marketing o l'innovazione organizzativa come percentuale delle PMI": Molte imprese, in particolare nel settore dei servizi, innovano attraverso forme di innovazione non tecnologica. Esempi di queste sono le innovazioni organizzative. Questo indicatore cerca di catturare la misura in cui le PMI innovano attraverso l'innovazione non tecnologica.
- PMI che innovano internamente (in-house): "Le PMI che innovano internamente in rapporto alla percentuale di PMI": Questo indicatore misura il grado di innovazione interna delle PMI che hanno introdotto prodotti o processi produttivi nuovi o significativamente migliorati. L'indicatore è limitato alle PMI, perché quasi tutte le grandi imprese innovano.
- PMI innovative che collaborano con altri. "PMI innovative che collaborano con altri come percentuale delle PMI". Questo indicatore misura il grado di coinvolgimento delle PMI nella

cooperazione all'innovazione. Le innovazioni complesse spesso dipendono dalla capacità delle imprese di attingere a diverse fonti di informazione e conoscenza o di collaborare allo sviluppo di un'innovazione. L'indicatore misura il flusso di conoscenze tra gli istituti pubblici di ricerca e le imprese e tra le imprese e le altre imprese. L'indicatore è limitato alle PMI, perché quasi tutte le grandi imprese sono coinvolte nella cooperazione in materia di innovazione.

- Registrazione di brevetti PCT[13]: "Domande di brevetto PCT per miliardo di PIL regionale". La capacità delle imprese di sviluppare nuovi prodotti determina il loro vantaggio competitivo. Un indicatore del tasso di innovazione dei nuovi prodotti è il numero di domande di brevetto.
- Registrazione di marchi: "Applicazione del marchio". I marchi sono un importante indicatore di innovazione, soprattutto per il settore dei servizi. Il marchio comunitario conferisce al suo titolare un diritto uniforme applicabile in tutti gli Stati membri dell'Unione Europea attraverso una procedura unica che semplifica le politiche dei marchi a livello europeo. Svolge le tre funzioni essenziali di un marchio: identifica l'origine dei prodotti e dei servizi, garantisce una qualità costante attraverso la prova dell'impegno dell'impresa nei confronti del consumatore, ed è una forma di comunicazione, una base per la pubblicizzazione e la pubblicità. "
- Registrazioni di design: "Registrazioni di design per miliardi di PIL regionale". Un design è l'aspetto esteriore di un prodotto o di una parte di esso risultante dalle linee, dai contorni, dai colori, dalla forma, dalla consistenza, dai materiali e/o dal suo ornamento. Un prodotto può essere qualsiasi articolo industriale o artigianale, compresi gli imballaggi, i simboli grafici e i caratteri tipografici, ma esclusi i programmi per computer. Comprende anche prodotti composti da più componenti, che possono essere smontati e rimontati. La protezione del disegno o modello comunitario è direttamente applicabile in ciascuno Stato membro e prevede sia la possibilità di un diritto su un disegno o modello comunitario non registrato che registrato per un settore che comprende tutti gli Stati membri.
- Impiego personale altamente qualificato nella produzione e servizi ad alta intensità di conoscenza: I prodotti e i servizi ad alta intensità di conoscenza sono spesso visti come importanti motori di crescita nelle economie moderne e svolgono un ruolo centrale nei processi di innovazione. L'occupazione di personale altamente qualificato, ne è un inidcatore rilevante.
- Commercializzazione di innovazioni: "Percentuale delle vendite di innovazioni *new-to-market* e *new-to-firm* nelle PMI in percentuale del fatturato". Questo indicatore misura il fatturato dei prodotti nuovi o sensibilmente migliorati e comprende sia i prodotti che sono solo nuovi per l'azienda sia i prodotti che sono nuovi anche per il mercato. L'indicatore cattura così sia la creazione di tecnologie all'avanguardia (prodotti nuovi da commercializzare) sia la diffusione di queste tecnologie (prodotti nuovi per le imprese).

[13]PCT- Patent Cooperation Treaty

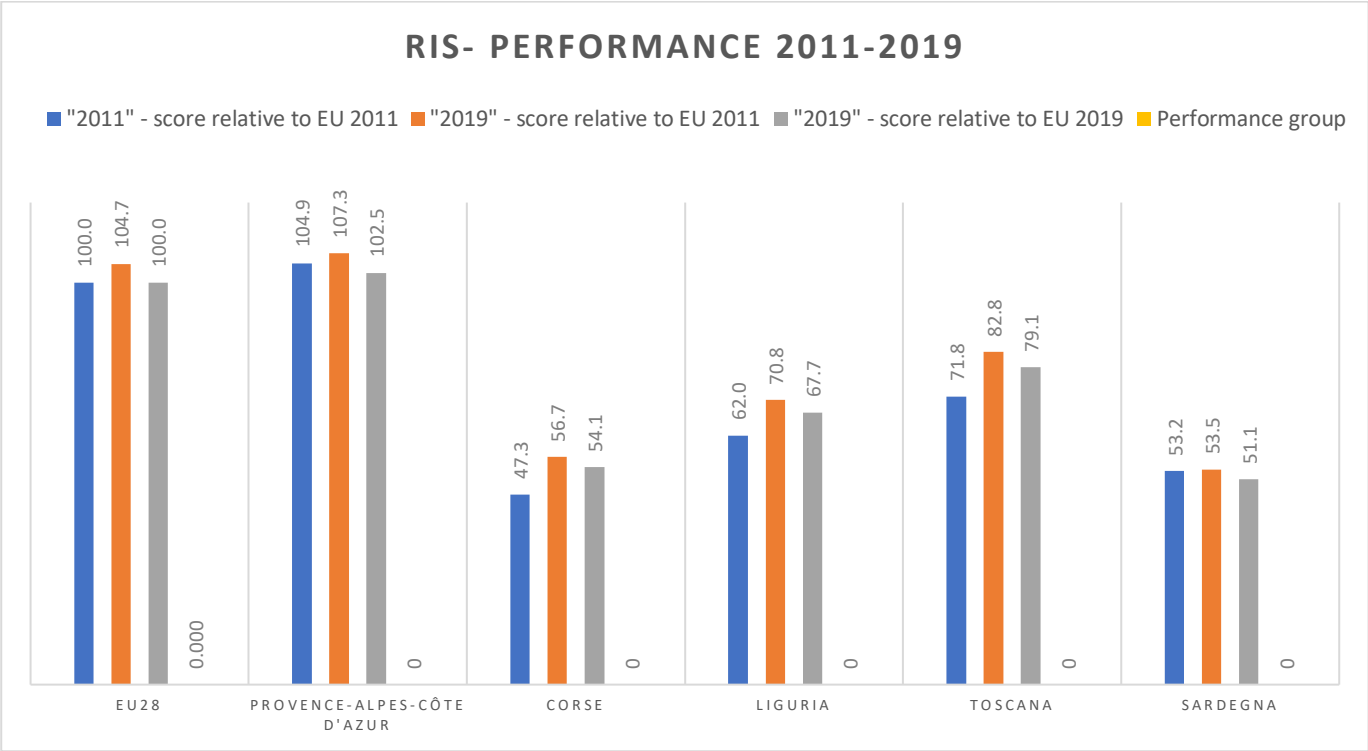


Grafico 6 - Performance 2011-2019 - dati RIS 2019

Sulla base di questa analisi, l'area transfrontaliera vede **la Regione Province-Alpes- Côte d'Azur** qualificarsi come "**Forte Innovatore**" (punteggio 102,5 rispetto alla media europea che è 100) ed una performance di innovazione che è cresciuta nel tempo (2011-2019) del 2,4%. La Toscana si qualifica come "**Innovatore Moderato+**" (punteggio 71,8), anche per la Toscana la performance è migliorata nel tempo (+11,1%). La Liguria è un "**innovatore moderato"** (67,7) con una performance incrementale (performance 8,9%), La Corsica si qualifica come "**Innovatore Moderato-"**(54,1) anch'essa con una performance che è migliorata nel tempo (+9,3%), così come la Sardegna (51,1) con performance cresciuta leggermente nel tempo 0,3%).

Di seguito il dettaglio delle performance delle regioni dell'area trasnfrontaliera[14].

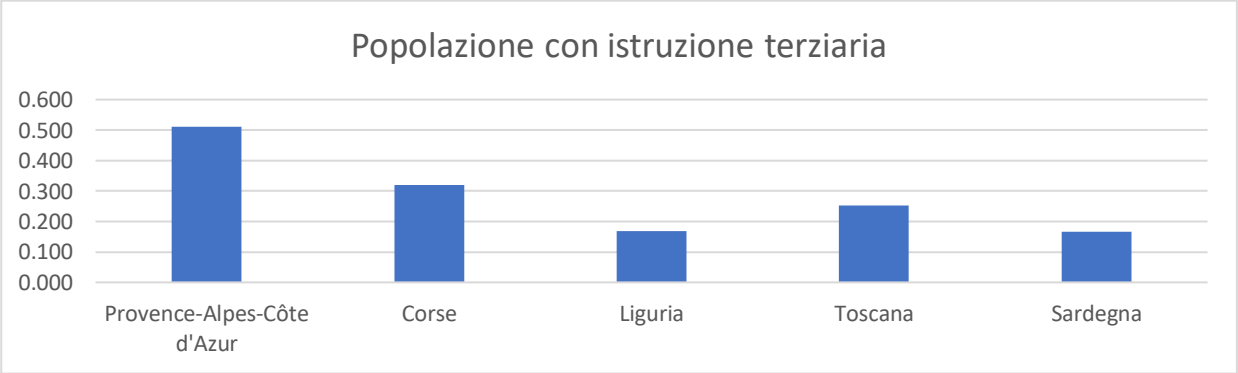


Grafico 7 - Elaborazione su dati RIS2019

[14] Si ricorda che i dati porvenienti dal "Regional Innovation Scoreboard" sono dati prevalentemente di livello NUTS 2. Includono, quindi, aree delle regioni considerate che non fanno parte dello spazio del programma.

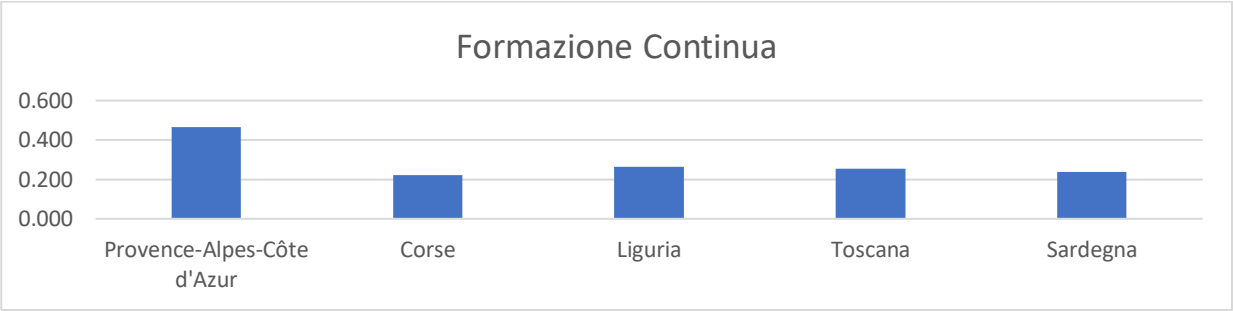


Grafico 8 - Elaborazione su dati RIS2019

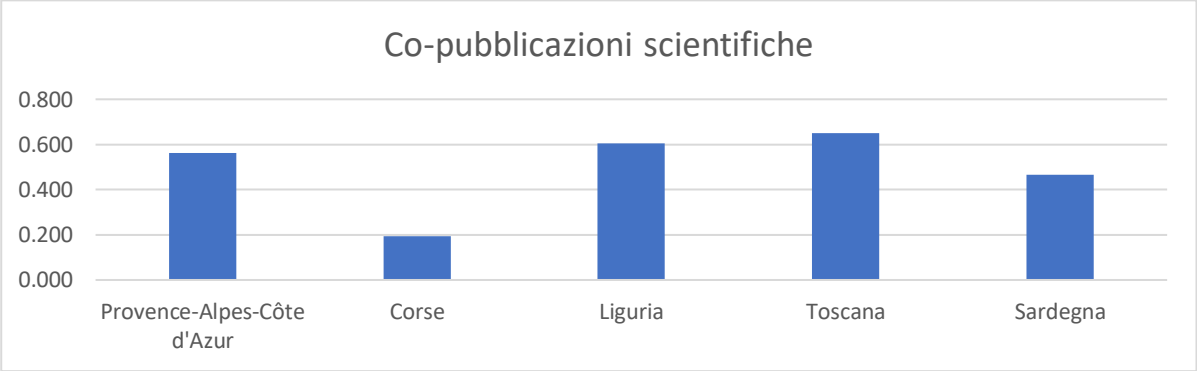


Grafico 9 - Elaborazione su dati RIS2019

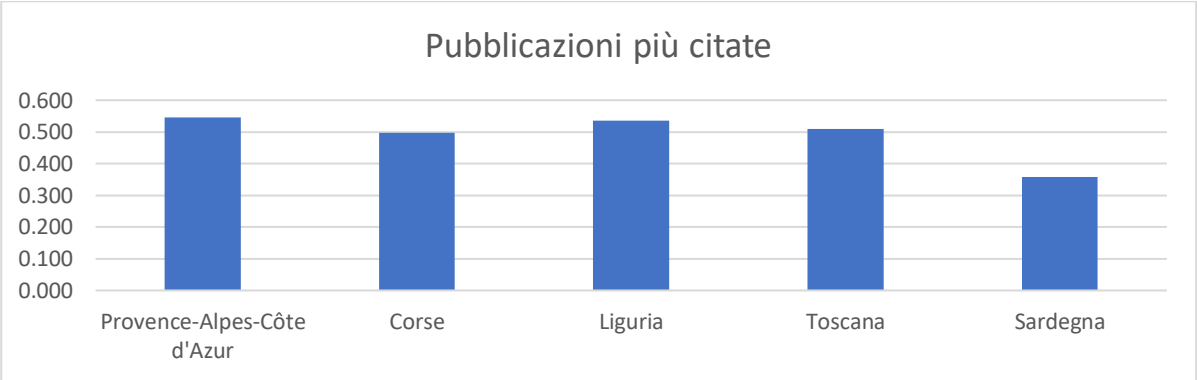


Grafico 10 - Elaborazione su dati RIS2019

Un indicatore importante è costituito dalla ***quota del PIL dedicata alla R&S*** (intensità di R&S). Globalmente al livello transfrontaliero la quota di PIL dedicata alla R&S è 1,28%. Questo dato è inferiore alla media UE (2,04%), ma è il più alto nell'area di frontiera marittima del Mar Mediterraneo[15].

La "***Spesa pubblica in ricerca e sviluppo"*** costituisce una parte importante del RIS e da questo punto di vista è la Provence-Alpes-Côte D'Azur a guidare il gruppo (punteggio 0,692) seguita da Sardegna (0,580), Liguria e Toscana (0,532 e 0,522) e Corsica (0,313).

[15] Fonte Mediterranean Orientation Paper

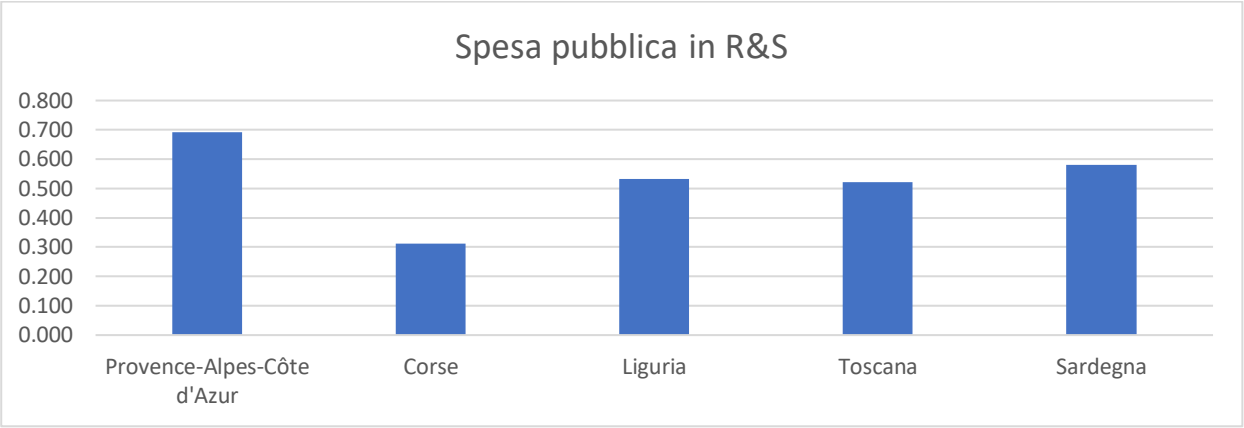


Grafico 11 - Elaborazione su dati RIS2019

La ***"spesa privata in R&S"*** vede Provence-Alpes-Côte D'azur (0,635) guidare il gruppo delle regioni transfrontaliere, seguita da Liguria (0,486) e Toscana (0,419).

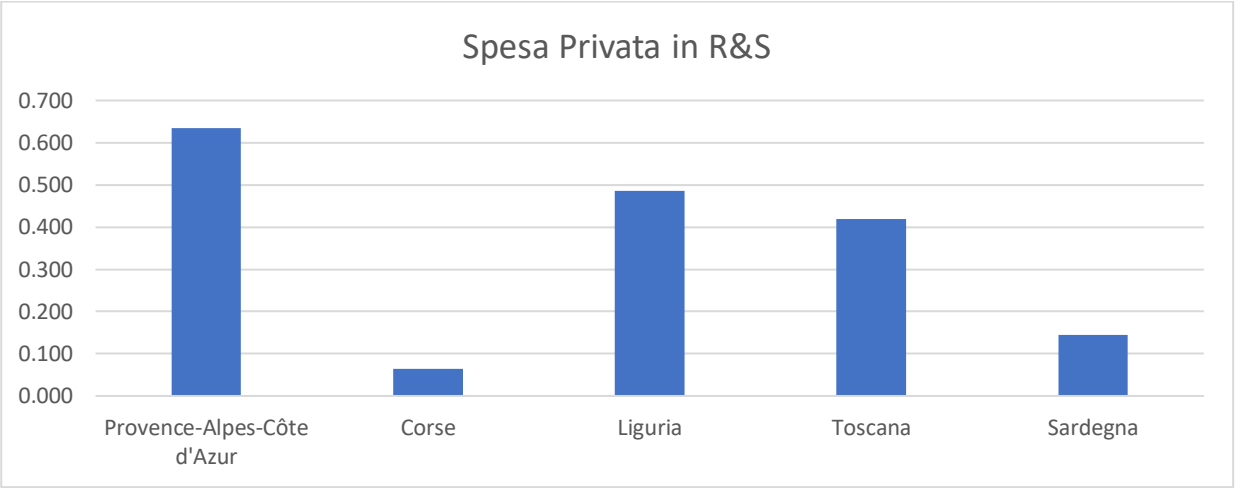


Grafico 12 - Elaborazione su dati RIS2019

Anche con riferimento alla **"*spesa per l'innovazione non di ricerca e sviluppo*",** si evidenzia una generale omogeneità tra le regioni dello spazio transfrontaliero.

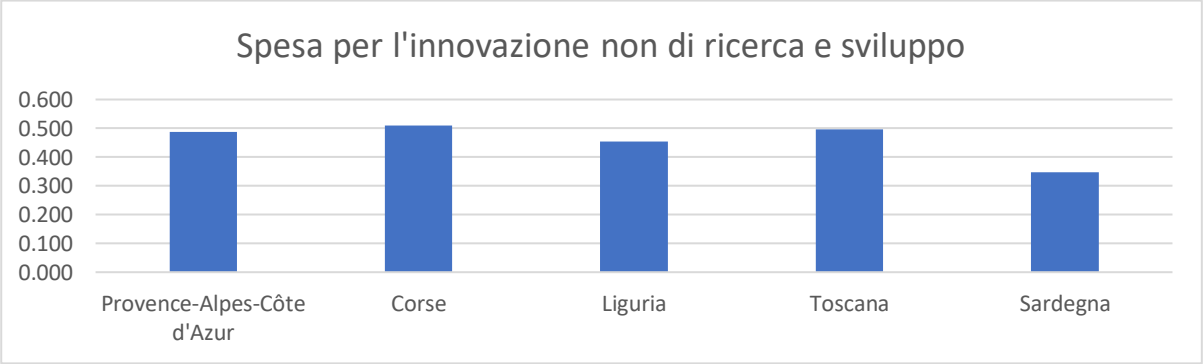


Grafico 13 - Elaborazione su dati RIS2019

Con riferimento alle "***PMI che innovano in-house***", la Toscana mostra una buona attitudine rispetto a questo aspetto, seguita, da Provence-Alpes-Côte D'Azur e Liguria, Sardegna e Corsica.

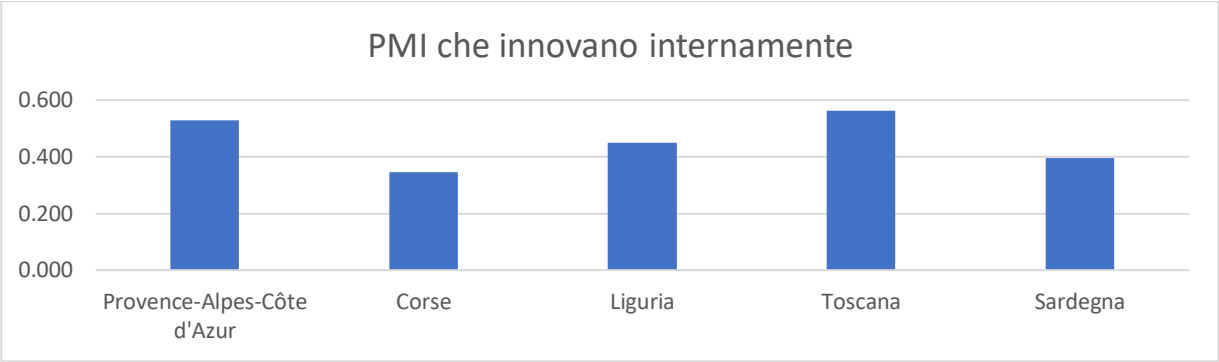


Grafico 14 - elaborazioni su dati RIS 2019

Per la ***natura collaborativa delle PMI innovative***, la regione Provence-Alpes-Côte D'azur (punteggio 0,439) seguita dalla Toscana (0,256), mentre è un aspetto maggiormente cirtico per Liguria, Sardegna e Corsica.

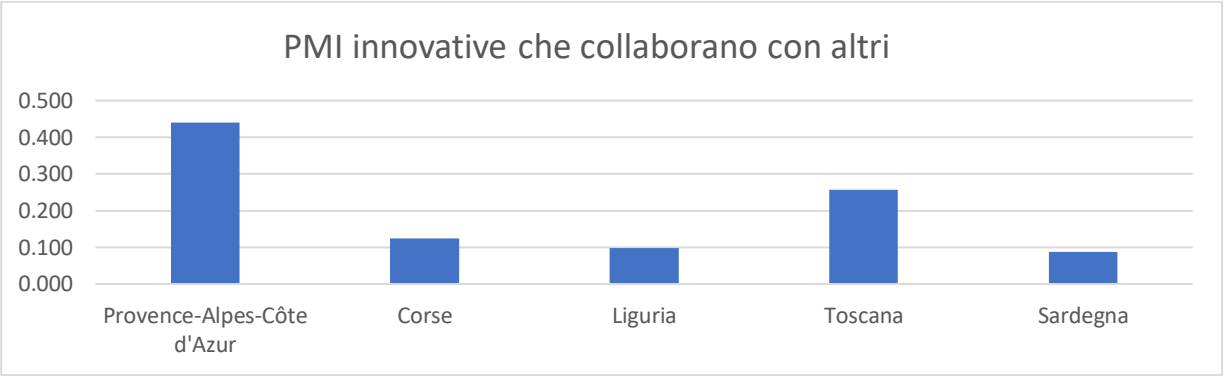


Grafico 15 - elaborazioni su dati RIS 2019

Se consideriamo il dato relativo agli "***Innovatori di prodotto o di processo***, Provence-Alpes- Côte d'Azur e Toscana hanno performance migliori, seguite da Ligura, Corsica e Sardegna.

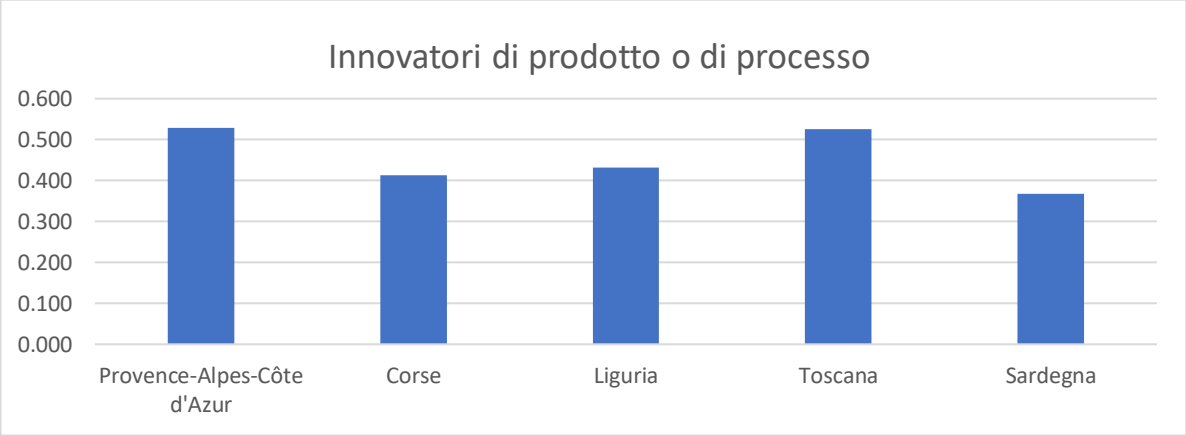


Grafico 16 - elaborazioni su dati RIS 2019

Mentre per quanto riguarda la **"*registrazione di marchi*"** è la Toscana (0,473) ad avere le migliori performance, seguita da Provence-Alpes-Côte D'azur (0,311), Liguria (0,220), Corsica (0,148) e Sardegna (0,108).

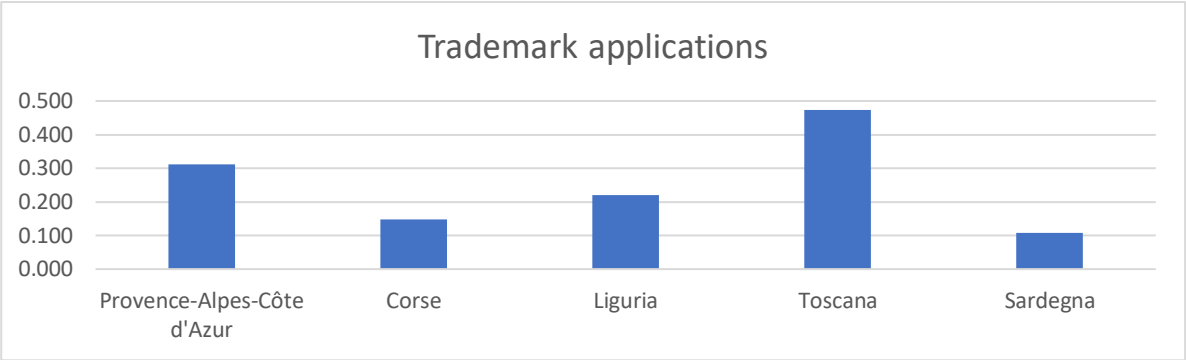


Grafico 17 - elaborazioni su dati RIS 2019

4.2.2 La competitività dell'area transfrontaliera

Uno strumento interessante che offre una lettura della competitività delle regioni europee è l'Indice Regionale di Competitività 2019 (d'ora in avanti RCI 2019).[16]
L'RCI 2019 esprime la capacità di una regione di offrire un ambiente attraente e sostenibile alle imprese e ai residenti per vivere e lavorare.
Il RCI 2019 considera 74 indicatori che coprono la maggior parte del periodo 2015-2017, con alcuni dati del 2018, ed altri risalgono al 2014. Gli indicatori sono raggruppati in 11 pilastri che descrivono i diversi aspetti della competitività e che sono organizzati in 3 gruppi di fattori: fattori di base della competitività, dell'efficienza e dell'innovazione.

I **fattori di base della competitività** costituiscono l'insieme dei fattori che abilitano la competitività regionale. Questo primo gruppo include i seguenti pilastri: le istituzioni, la stabilità macroeconomica, le infrastrutture, la salute e l'educazione di base.
Vediamo, nel dettaglio, il significato di ciascun pilastro.
Pilastro "Istituzioni": l'ambiente istituzionale di un paese dipende dall'efficienza e dal comportamento degli attori pubblici e privati. Il quadro giuridico e amministrativo all'interno del quale gli individui, le imprese e i governi interagiscono determina la qualità delle istituzioni pubbliche di un paese e ha una forte influenza sulla competitività e sulla crescita. Influenza le decisioni di investimento e l'organizzazione della produzione e svolge un ruolo chiave nel modo in cui le società distribuiscono i benefici e sostengono i costi delle strategie e delle politiche di sviluppo. [17]
Il Pilastro "infrastrutture": Un'infrastruttura completa ed efficiente è fondamentale per garantire l'efficace funzionamento dell'economia. Modalità di trasporto efficaci, comprese strade, ferrovie, porti e trasporti aerei di alta qualità, consentono agli imprenditori di immettere sul mercato i loro beni e servizi in modo sicuro e tempestivo e di facilitare la circolazione dei lavoratori verso i posti di lavoro più adatti. Le economie dipendono anche da forniture di energia elettrica che siano esenti da interruzioni e carenze, in modo che le imprese e le fabbriche possano lavorare senza ostacoli. Infine, una solida ed estesa rete di telecomunicazioni consente un flusso rapido e libero di informazioni, che aumenta l'efficienza economica complessiva contribuendo a garantire che le imprese possano comunicare e che le decisioni siano prese dagli attori economici tenendo conto di tutte le informazioni pertinenti disponibili.[18]
Il pilastro "*stabilità macroeconomica*": La stabilità del contesto macroeconomico è importante per le imprese e, pertanto, è un fattore significativo per la competitività complessiva di un Paese. Lo squilibrio macroeconomico danneggia l'economia, come abbiamo visto negli ultimi anni, in modo evidente nel contesto europeo. In sintesi, l'economia non può crescere in modo sostenibile se il contesto macroeconomico non è stabile. Il pilastro della "*salute e dell'educazione di base"*: Una forza lavoro sana è vitale per la competitività e la produttività di un paese. L'investimento nella fornitura di servizi sanitari è quindi fondamentale per chiare considerazioni economiche, oltre che morali. Oltre alla salute, questo pilastro tiene conto della quantità e della qualità dell'istruzione di base ricevuta dalla popolazione, che è fondamentale nell'economia odierna. L'istruzione di base aumenta l'efficienza di ogni singolo lavoratore.

I fattori che sono legati and una forza lavoro più qualificata e ad un mercato del lavoro più efficiente costituiscono un asset fontamentale per lo sviluppo dell'economia regionale. Questi sono i **fattori di efficienza**, che includono i seguenti pilastri: l'Istruzione superiore e la formazione continua; l'efficienza del mercato del lavoro, la dimensione del mercato. Il *pilastro dell'istruzione superiore e*

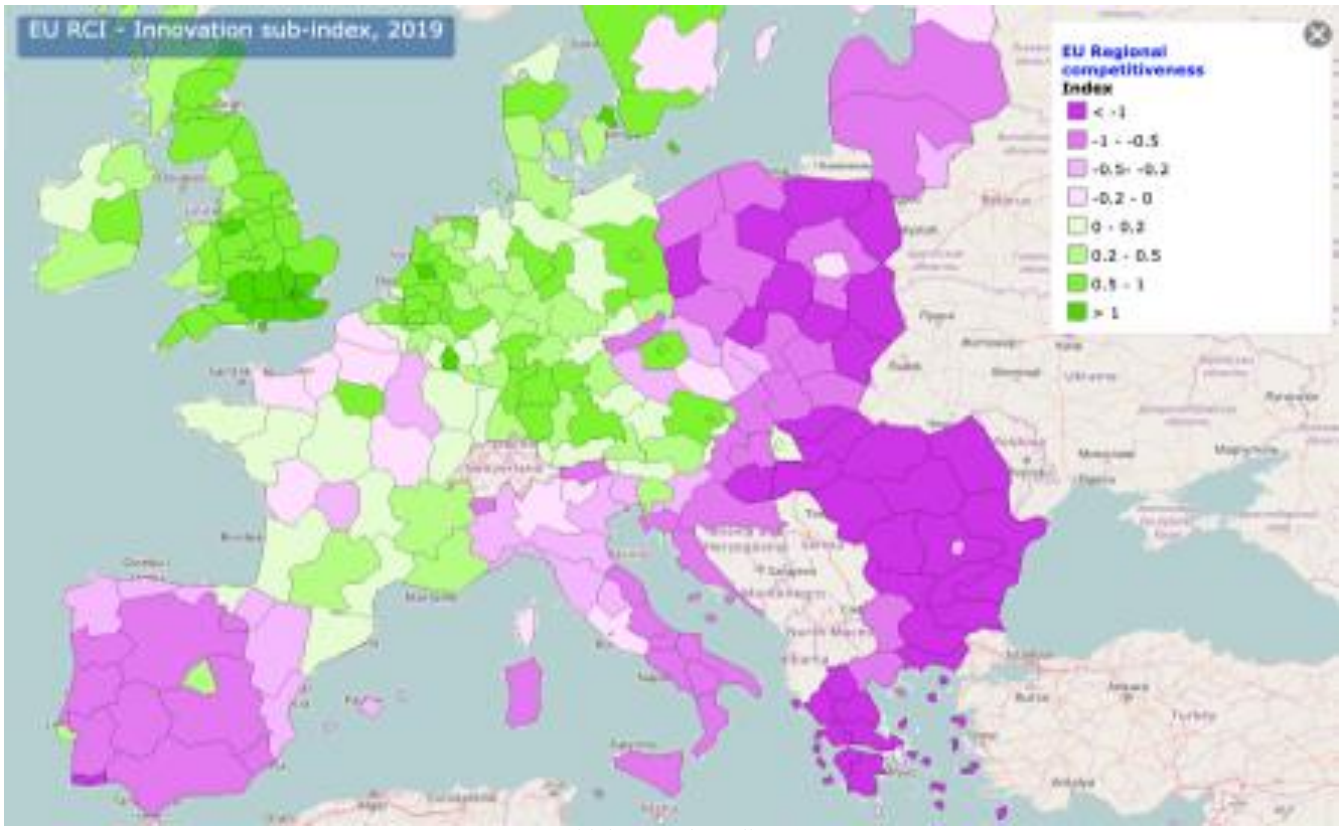
[16] Cfr: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2019/the-european-regional-competitiveness-index-2019
[17] Cfr The Global Competitiveness Report 2017–2018 http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/appendix-a-methodology-and-computation-of-the-global-competitiveness-index-2017-2018/
[18] Ibidem

della formazione continua: L'istruzione superiore e la formazione di qualità sono cruciali per le economie che vogliono progredire lungo la catena del valore al di là dei semplici processi di produzione e dei prodotti. Questo pilastro misura i tassi di iscrizione secondaria e terziaria, nonché la qualità dell'istruzione. Il grado di formazione del personale viene preso in considerazione anche in virtù dell'importanza della formazione professionale e della formazione continua sul posto di lavoro - che viene trascurata in molte economie - per garantire un costante aggiornamento delle competenze dei lavoratori. *Il pilastro delle dimensioni del mercato*: Le dimensioni del mercato influiscono sulla produttività, poiché i grandi mercati consentono alle imprese di sfruttare le economie di scala. Tradizionalmente, i mercati a disposizione delle imprese sono stati limitati dai confini nazionali. Nell'era della globalizzazione, i mercati internazionali sono diventati un sostituto dei mercati nazionali, soprattutto per i piccoli paesi. Così le esportazioni possono essere considerate come un sostituto della domanda interna nel determinare la dimensione del mercato per le imprese di un paese. *Efficienza del mercato del lavoro:* L'efficienza e la flessibilità del mercato del lavoro sono fondamentali per garantire che i lavoratori siano impiegati nel modo più efficace possibile nell'economia e siano incentivati a dare il meglio di sé nel loro lavoro. Considerati nel loro insieme questi fattori hanno un effetto positivo sulle prestazioni dei lavoratori e sull'attrattiva del Paese per i talenti, due aspetti del mercato del lavoro che stanno diventando sempre più importanti man mano che la carenza di talenti si profila all'orizzonte.

Infine, tra **i fattori di innovazione** vi sono i pilastri della prontezza tecnologica, della complessità del business e dell'innovazione. *Il pilastro della prontezza tecnologica* misura l'agilità con cui un'economia adotta le tecnologie esistenti per migliorare la produttività delle sue industrie, con particolare enfasi sulla sua capacità di sfruttare appieno le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) nelle attività quotidiane e nei processi produttivi per aumentare l'efficienza e consentire l'innovazione per la competitività. Le imprese che operano nel paese devono avere accesso a prodotti e progetti avanzati e la capacità di assorbirli e utilizzarli.
La complessità del business riguarda due elementi che sono strettamente legati tra loro: la qualità delle reti commerciali globali di un paese e la qualità delle operazioni e delle strategie delle singole imprese. La qualità delle reti commerciali e delle industrie di riferimento di un paese, misurata in base alla quantità e alla qualità dei fornitori locali e all'entità della loro interazione, è importante per una serie di ragioni. Quando le aziende e i fornitori di un particolare settore sono interconnessi in gruppi geograficamente vicini, chiamati cluster, si aumenta l'efficienza, si creano maggiori opportunità di innovazione nei processi e nei prodotti e si riducono le barriere all'ingresso di nuove imprese. L'ultimo pilastro è incentrato sull'i*nnovazione*. L'innovazione è particolarmente importante per le economie che si avvicinano alle frontiere della conoscenza e la possibilità di generare più valore semplicemente integrando e adattando tecnologie esogene tende a scomparire. In queste economie, le imprese devono progettare e sviluppare prodotti e processi all'avanguardia per mantenere un vantaggio competitivo e orientarsi verso attività a più alto valore aggiunto. Questa progressione richiede un ambiente favorevole all'attività innovativa e sostenuto sia dal settore pubblico che da quello privato. In particolare, significa investimenti sufficienti in ricerca e sviluppo (R&S), soprattutto da parte del settore privato; la presenza di istituti di ricerca scientifica di alta qualità in grado di generare le conoscenze di base necessarie per costruire le nuove tecnologie; un'ampia collaborazione nella ricerca e nello sviluppo tecnologico tra università e industria; la protezione della proprietà intellettuale.

La zona transfrontaliera

Con riferimento al posizionamento delle regioni transfrontaliere rispetto alla media EU28, i risultati sono illustrati nella figura seguente. Solo la regione Provence-Alpes-Côte D'Azur è leggermente al di sopra alla media UE (+0,12), le altre regioni sono al di sotto della media UE, come segue: Liguria (-0,30); Toscana (-0,39), Corsica (-0,44), Sardegna (-0,97).



Mappa 4 - Competitività transfrontaliera (RCI 2019)

Ulteriori dati di interesse sono rappresentati dal trend dell'area nel periodo compreso tra il 2010 e il 2019, illustrati nella figura seguente

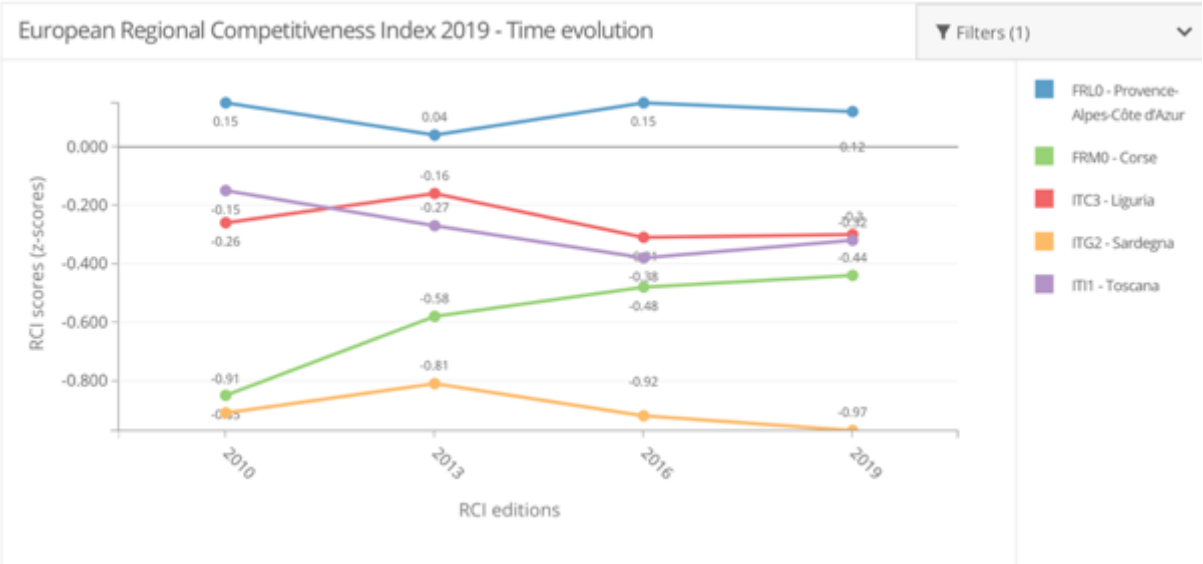
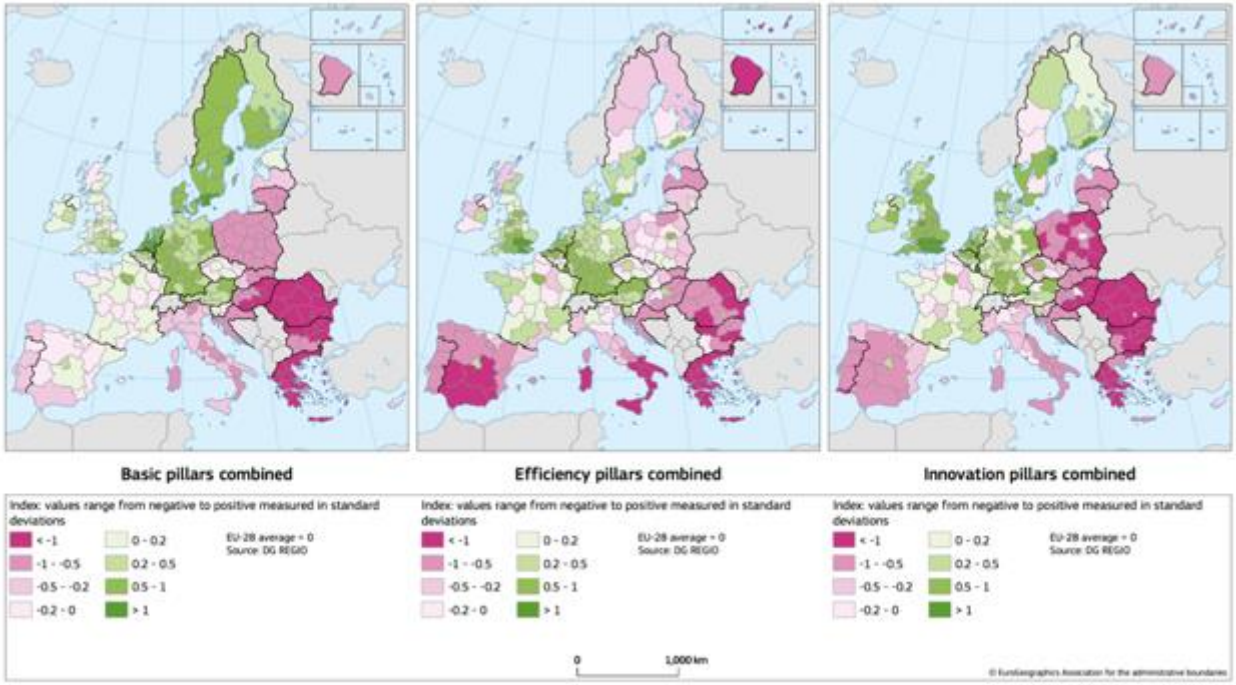


Grafico 18 - Competitività transfrontaliera: evoluzione nel tempo (RCI2019)

Se scendiamo nel dettaglio e consideriamo i 3 pilastri del RCI 2019, i dati sono i seguenti:
Con riferimento ai **fattori di base**:
La regione Provence-Alpes-Côte D'Azur ha punteggi superiori alla media EU (=0) nella maggioranza degli elementi considerati e un punteggio medio pari a 0,10. (di segno positivo il dato relativo alle infrastrutture e alla educazione di base, con un +0,21, sono da evidenziare, mentre di segno negativo vi è la stabilità macroeconomica con un -0,15). Il resto delle regioni transfrontaliere, si colloca al di sotto della media EU, come indicato di seguito: La Corsica ha un punteggio medio pari a -0,28 (nel dettaglio l'educazione di base con un + 0,21 e le istituzioni con un +0,03, mentre, con segno negativo le infrastrutture con un punteggio pari a -1,29 e educazione di base -0,39);. la Liguria ha un punteggio medio di -0,26 (con punteggi superiori alla media EU in ambito salute con +0,75 e infrastrutture con + 0,20, e punteggi negativi, tra gli altri, in Educazione di base con -0,39 e Istituzioni con -1,30); la Toscana ha un punteggio medio di -0,39 (il pilastro della salute è superiore alla media UE con un punteggio di +0,55 , mentre di segno negativo, tra gli altri, le istituzioni con un -1,11, le infrastrutture con -0,44); la Sardegna ha un punteggio medio di -0,57 (la componente Sanità ha un punteggio superiore alla media con +0,29, mentre tra le componenti di segno negativo le istituzioni con un -1,29 e le infrastrutture con -0,90)[19]
Con riferimento ai **fattori di efficienza**:
La regione Provence-Alpes-Côte D'Azur ha un punteggio medio leggermente superiore alla media EU (+0,07), con un valore di segno positivo relativamente all'istruzione superiore e la formazione continua (+0,34), mentre di segno negativo con riferimento all'efficienza del mercato del lavoro (-0,03) e la dimensione di mercato (-0,08); Seguono le altre regioni transfrontaliere, tutte sotto la media EU.
La Toscana ha un punteggio medio di - 0,28. Con riferimento ai singoli indicatori, si evidenzia la dimensione di mercato che raggiunge un punteggio superiore alla media UE pari a +0,07, mentre, tra gli altri, si registra un punteggio negativo per il pilastro dell'istruzione superiore e della formazione continua con -0,65 e dell'efficienza del mercato del lavoro con 0,28.
La Liguria ha un punteggio medio di -0,34. Con riferimento ai singoli indicatori si evidenzia un punteggio +0,05 relativamente alla dimensione del mercato, e punteggi al disotto della media UE per l'istruzione superiore e formazione continua e efficienza del mercato del lavoro rispettivamente con -0,69 e -0,39.

[19] Per i dati completi si veda "RCI2019_scorecards" in https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/maps/regional_competitiveness/

La Sardegna ha un punteggio medio di -1,35. Di segno negativo gli indicatori dell'istruzione superiore e della formazione continua con -1,51, efficienza del mercato del lavoro con -1,30 e dimensione di mercato con -1,23;
La Corsica ha un punteggio medio di -0,66. Nel dettaglio dei singoli indicatori che compongono la categoria, un punteggio leggermente superiore alla media UE per ~~l'~~l'istruzione superiore e la formazione continua, mentre i valori al di sotto della media UE riguardano, la dimensione del mercato con -1,74 e l'efficienza del mercato del lavoro con -0,26.
Con riferimento ai **fattori di innovazione**:
La regione Provence-Alpes-Côte D'Azur ha un punteggio medio per questa categoria pari a 0,23. Nel dettaglio la prontezza tecnologica raggiunge un punteggio pari allo 0,16, la complessità del business 0,30 e l'innovazione lo 0,23). Le altre regioni sono collocate sotto la media UE come segue:
la Corsica con un punteggio medio pari a -0,18. Nel dettaglio con un punteggio superiore alla media con riferimento alla prontezza tecnologica con +0.09 e al di sotto della media UE per quanto riguarda la complessità del business e l'innovazione con punteggi rispettivamente pari a -0,28 e -0,34).
La Liguria con una media per la categoria Innovazione pari a -0,26. Nel dettaglio, per quanto riguarda i singoli indicatori -0.01 per la complessità del business, -0,06 per l'innovazione e -0,70 per la prontezza tecnologica.
La Toscana che ha un punteggio medio per la categoria del -0,33. Nel dettaglio -0,01 della complessità del business, ~~il~~ –0,36 dell'innovazione e ~~il~~ -0,63 della prontezza tecnologica.
La Sardegna ha un punteggio medio pe la categoria pari a -0,61. Nel dettaglio la prontezza tecnologica -0,67, la complessità del business -0,17 e l'innovazione -0,99).



Mappa 5 - I tre pilastri del RCI (RCI2019)

Se si considera il **<u>numero di imprese attive</u>**, i dati più recenti disponibili si riferiscono al 2016 (Eurostat) in relazione ai comparti industriale, delle costruzioni e dei servizi (con esclusione dei servizi finanziari/assicurativi dei grandi gruppi).
La seguente tabella riporta in aggregato le aree transfrontaliere livello NUTS3, in base al numero di imprese attive:

> 90.000	Alpes Maritimes, Var
da 60.000 a 90.000	Genova
Da 30.000 a 60.000	Lucca, Pisa e Cagliari
Da 10.000 a 30.000	Haute Corse, Corse du Sud, Imperia, Savona, La Spezia, Massa Carrara, Livorno, Grosseto, Sassari, Olbia Tempio
da 0 a 10.000	Nuoro, Oristano, Ogliastra, Medio Campidano, Carbonia-Iglesias

Tabella 2 - Numero di imprese attive su base NUTS3 – Elaborazioni su dati Eurostat 2019

Un'indicazione utile alla comprensione del quadro competitivo è la variazione del numero di imprese attive nell'arco temporale di riferimento dal 2014 al 2016.
La seguente tabella "clusterizza" le variazioni intervenute nel periodo considerato in 4 macro-categorie, con riferimento all'intera area transfrontaliera.

Crescita rilevante > 4	Alpes-Maritimes, Corse-du-Sud, Haute-Corse
Crescita moderata da +2 a +4%	Var, Ogliastra
Crescita minima (da 0% a +2%)	Genova, Pisa, Sassari, Cagliari, Olbia Tempio, Carbonia- Iglesias
Crescita negativa da >0%	Imperia, Savona, La Spezia, Massa Carrara, Lucca, Livorno, Grosseto, Nuoro, Oristano, Medio Campidano,

Tabella 3 - Variazione numero di imprese attive – Elaborazioni su dati Eurostat 2019

4.2.3 Turismo

L'Europa rappresenta la metà degli arrivi internazionali del mondo, seguita da Asia e Pacifico.[20] Inoltre, tra le 10 destinazioni che accolgono il 40% degli arrivi internazionali, vi sono la Francia e l'Italia.

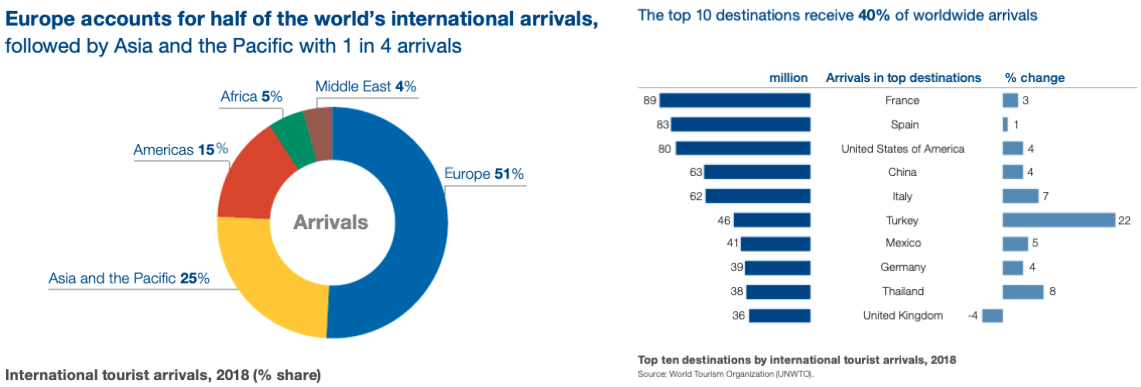


Grafico 19 - UNWTO- International Tourism Highlights, 2019 Edition

[20] UNWTO, International Tourism Highlights, 2019 Edition

Un dato di rilevo, anche in funzione dell'analisi che segue, riguarda le modalità di trasporto scelte, per le quali prevale l'uso del mezzo aereo con un +53% (dato in crescita nell'ultimo triennio).

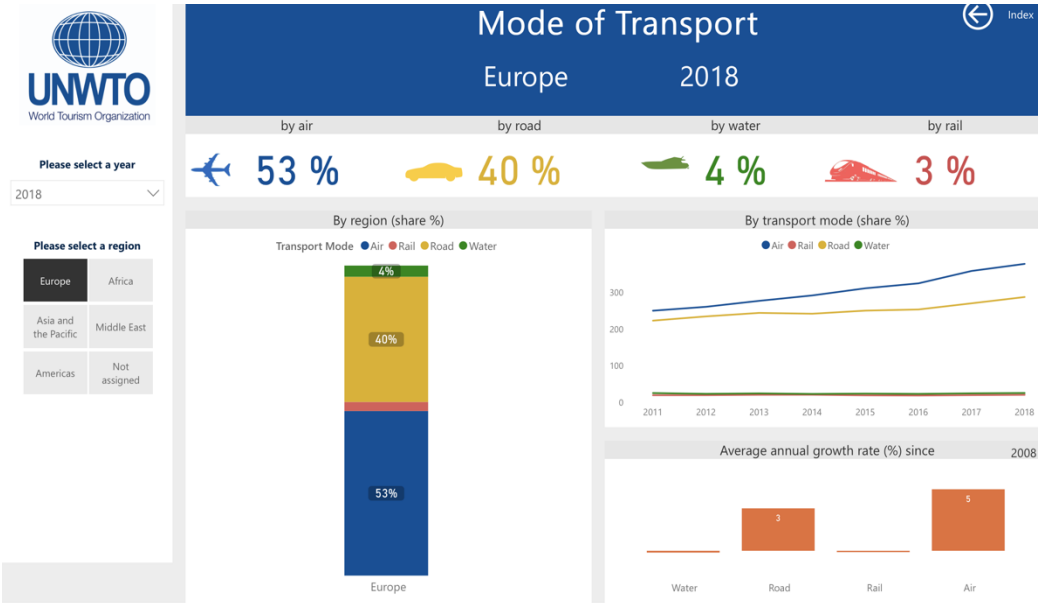


Grafico 20 - UNWTO- International Tourism Highlights, 2019 Edition

Nel 2018, in tutta l'UE, le quattro destinazioni più popolari per i non residenti sono state la Spagna (300 milioni di notti), l'Italia (217 milioni di notti), la Francia (141 milioni di notti) e la Grecia (103 milioni di notti), che insieme hanno rappresentato più della metà (57,2%) del totale dei pernottamenti dei non residenti nell'UE-27[21]

[21] Eurostat

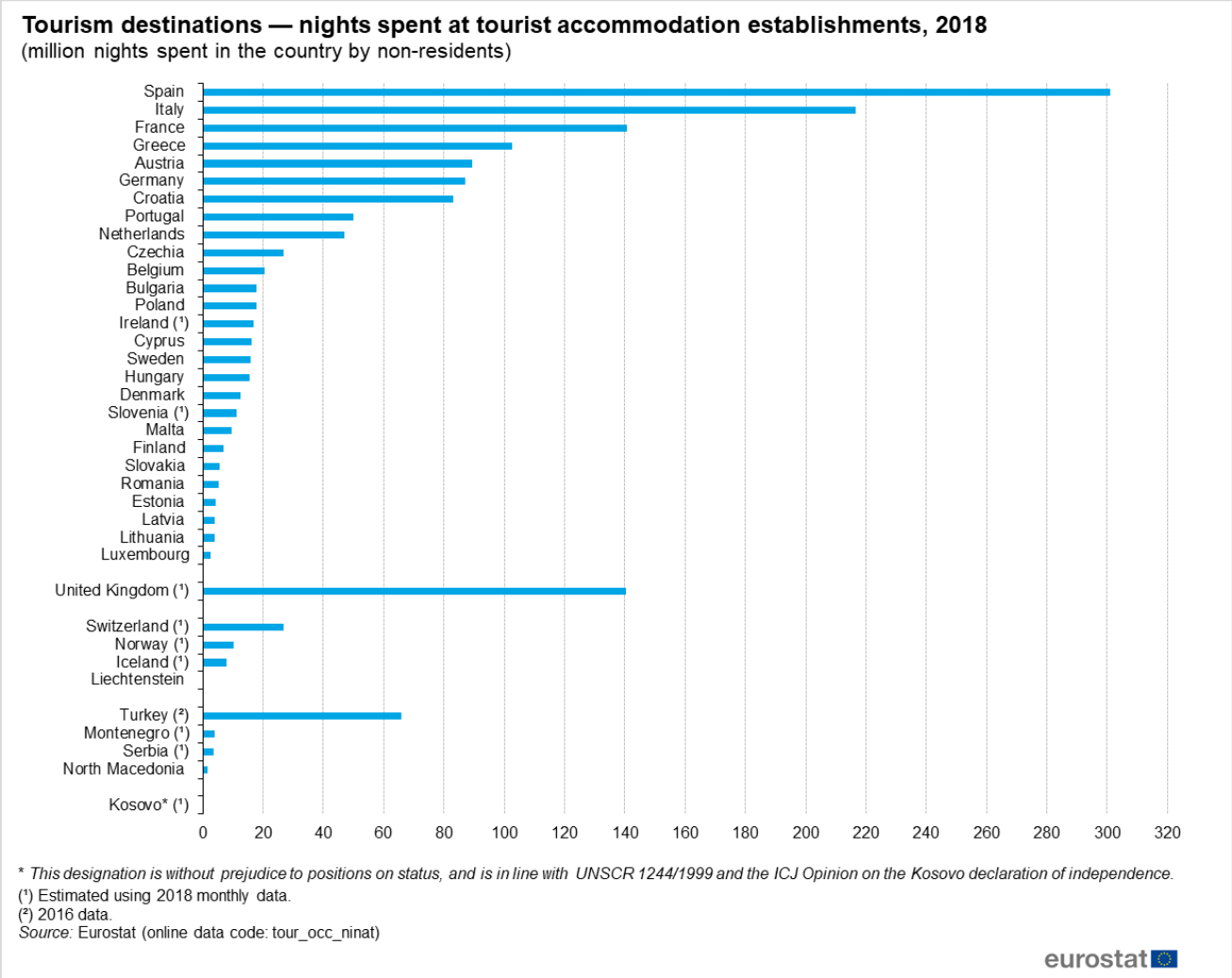


Grafico 21 - Eurostat - Tourism statistics 2018

In questo contesto dinamico, si inserisce il dato del turismo al livello di spazio transfrontaliero.
Se prendiamo in considerazione i "pernottamenti presso strutture ricettive turistiche per regioni NUTS 2", emerge quanto il turismo sia un punto di forza per l'economia della zona nel suo insieme. Il dato per il 2018 registra un totale di 60.915.364 pernottamenti, distribuiti come indicato dal grafico seguente[22].

[22] Il dato è di livello NUTS 2

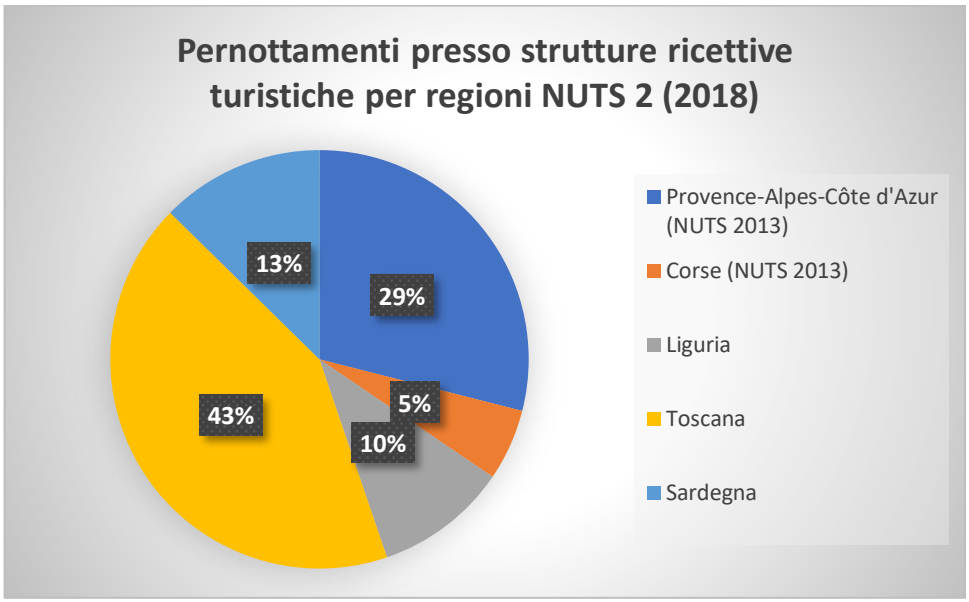


Grafico 22 - Eurostat 2018

Di seguito alcuni dati che forniscono un panorama di dettaglio con riferimento ai flussi turistici, alle capacità ricettive, alla stagionalità dello spazio transfrontaliero.

FLUSSI TURISTICI

Liguria: il 2018 segna un decremento di lieve entità, (1% arrivi e le -2,4% giornate rispetto al 2017). In questo quadro si mantiene sostanzialmente stabile (variazione percentuale pari +0,6%) il volume degli arrivi stranieri, che rappresenta il 46% degli arrivi totali e il 41,3% delle presenze complessive.[23]
Corsica: Rispetto al 2018, il numero di pernottamenti è diminuito di 750.000 unità, pari a -7,0%. Questo calo interrompe un costante aumento del numero di pernottamenti dal 2015. Il 73% della clientela turistica è francese e il 27% è straniera. [24]
Sardegna: nel 2018 si sono registrati in crementi nelle presenze pari a +5,13%. Le presenze straniere rappresentano il 50,4%. [25]
Provence Alpes Côte D'Azur: i pernottamenti alberghieri sono aumentati leggermente nel 2018 (+0,5%), dopo un forte aumento nel 2017 (+4,8%). La crescita è meno marcata rispetto alla media della Francia metropolitana (+ 2,4%). [26] Il 40,1% dei pernottamenti sono effettuati da stranieri[27]
Toscana: il 2018 si è rivelato un altro anno positivo per il turismo in Toscana. Gli arrivi in strutture ufficiali sono aumentati infatti del 4,5% e le presenze intorno al 3,8%. Con riferimento alla provenienza dei turisti, il 54,46% delle presenze è straniero[28]

RICETTIVITÀ

Liguria: al 2018 la consistenza degli esercizi ricettivi liguri raggiunge le 5.166 unità. I posti letto complessivi aumentano rispetto al 2017, arrivando a 156.105 unità (+2.118 unità rispetto al 2017)[29]
Corsica: in Corsica, l'offerta di alloggi turistici commerciali professionali è di circa 170.000 posti letto, proposti da quasi 6.400 strutture ricettive.[30]

[23] OSSERVATORIO TURISTICO REGIONALE DELLA LIGURIA – Rapporto Annuale 2018
[24] Agence du tourisme de la Corse - Chiffres clés, https://www.corsica-pro.com/fr/observatoire/chiffres-cles
[25] SIRED Movimento turistico Sardegna 2019 su 2018 – Fonte: SIRED
(Estrazione del 15 Aprile 2020)
[26] INSEE CONJONCTURE PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR, No 25, 2019
[27] Comité Régional de Tourisme "ZAP Tourisme", Provence-Alpes- Côte d'Azur, 2019
[28] Dati "Settore Sistema Informativo di supporto alle decisioni. Ufficio Regionale di Statistica".
[29] OSSERVATORIO TURISTICO REGIONALE DELLA LIGURIA – Rapport Annuel 2018
[30] CORSE - LES CAHIERS DU TOURISME #2 - STATISTIQUES PAR TERRITOIRE - 2020

Sardegna: in Sardegna sono presenti complessivamente 4.988 strutture registrate, tra alberghiere ed ex- tra-alberghiere, che offrono un totale di 212.751 posti letto. [31]
Provence Alpes Côte D'Azur: la diversità e la qualità degli alloggi disponibili sul territorio offrono alla clientela turistica una capacità ricettiva complessiva di oltre 3,1 milioni di posti letto, di cui 650.000 posti letto in alloggi commerciali e 2,5 milioni in seconde case.[32]
Toscana: Oltre 16.100 strutture (l'83% classificate come extra-alberghiere). Il numero dei posti letto in Toscana è cresciuto fra il 2010 (anno di maggior impatto della crisi economica) al 2018 del 9,1% passando da 520.000 circa a oltre 565.000.

STAGIONALITA'
La stagionalità è una carattersitica del turismo dello spaizo transforntaliero, particolarmente per le isole e in parte per la Liguria e alcune zone della Toscana e della Provence Alpes Côte d'Azur.
Nello specifico, la stagionalità continua a influenzare in maniera evidente i flussi turistici verso la Liguria; nel 2018 la concentrazione degli arrivi durante i mesi dell'alta stagione risulta leggermente accentuata rispetto all'anno precedente.[33]
Corse: Il 72% dei soggiorni va da luglio a settembre. Il solo mese di agosto rappresenta quasi il 31% dei soggiorni nel periodo maggio-ottobre. [34]
La Sardegna è la seconda regione italiana, dopo la Calabria, con il maggior tasso di concentrazione stagionale delle presenze turistiche: più di 3 milioni nei mesi di luglio e agosto. La disaggregazione mensile di arrivi e presenze dei turisti in Sardegna nel 2016 mostra che l'80% degli arrivi è concentrato nel periodo che va da maggio a settembre.[35]

TURISMO E OCCUPAZIONE
Liguria: 67 mila unità di lavoro di cui il 61,2% per lavoro dipendente (pari a 41 mila ULA) ed il 38,8% autonomo (26 mila ULA). Unità di lavoro impiegate nella regione che rappresentano il 10,3% di quelle impiegate complessivamente dalle imprese liguri, quota più elevata di quella del PIL turistico (7,1% del PIL regionale) a conferma della connotazione del turismo come un settore produttivo ad alta intensità di lavoro.
Corsica: l'affluenza turistica e le spese ad essa associate generano un'occupazione in surplus nell'economia locale. Il 10,6% (17% in piena stagione - 20.000 posti di lavoro) dell'occupazione in Corsica è legato al torurismo. [36]
Toscana: le attività turistiche rappresentano in Toscana un importante sbocco lavorativo ed hanno avuto durante la crisi un ruolo di ammortizzatore occupazionale di tutto rilievo. Nel 2106 gli addetti nell'ambito dell'alloggio e ristorazione erano 1.173.540. Nel dettaglio, gli addetti ai servizi di alloggio in Toscana erano circa 26.757 (il 2,3% degli addetti nella regione) e quelli ai servizi della ristorazione 85.908 (7,3%).
Provence Alpes Côte d'Azur: nel 2018, il turismo ha generato direttamente una media di 143.000 posti di lavoro in Provenza-Alpi-Costa Azzurra nel corso dell'anno. (9,3% dei posti di lavoro dipendenti della Regione) [37]

È necessario ricordare che la pressione eccessiva del turismo è in netto conflitto con la capacità di accoglienza dei luoghi (soprattutto quelli piccoli) e con la protezione dell'ambiente e delle risorse naturali. Sebbene sia difficile invertire le forme di turismo di massa, specialmente nel Mediterraneo, è importante supportare lo sviluppo di forme di turismo sostenibili tutto l'anno e a costi accessibili.

[31] Destinazione Sardegna 2018-2021 Piano Strategico di Sviluppo e Marketing Turistico della Sardegna
[32] Comité Régional de Tourisme "ZAP Tourisme", Provence-Alpes- Côte d'Azur, 2019
[33] OSSERVATORIO TURISTICO REGIONALE DELLA LIGURIA – Rapporto Annuale 2018
[34] INSEE FLASH CORSE, n.44, Novembre 2019
[35] Destinazione Sardegna 2018-2021 Piano Strategico di Sviluppo e Marketing Turistico della Sardegna
[36] Le poids du torusme dans l'ecnomie corse, INSEE dossier n.2 2015
[37] Comité Régional de Tourisme "ZAP Tourisme", Provence-Alpes- Côte d'Azur, 2019

Inoltre, attraverso un sostegno ben mirato, la distribuzione geografica del turismo potrebbe essere riequilibrata tra stagioni e luoghi.[38]

Un'ambito estremamente importante del turismo dell'area transfrontaliera è il turismo costiero. Dato il collegamento stretto con l'economia blu, questo argomento sarà trattato nel prossimo paragrafo

4.2.4 L'Economia Blu

Cenni generali

La Blu economy include tutte le attività economiche legate agli oceani, ai mari e alle coste. Tali attività possono fare riferimento a:

- Settori consolidati: acquacoltura, pesca, industria per la trasformazione dei prodotti ittici, trasporti marittimi, attività portuali, costruzione e riparazione navale, turismo costiero.
- Settori emergenti: eolico offshore, energia degli oceani (onde e maree), bioeconomia e biotecnologia blu, estrazione mineraria dei fondali marini, desalinizzazione e difesa marittima.
- Elementi "abilitanti": competenze comuni, infrastrutture condivise, un uso sostenibile della risorsa marina, protezione ambientale, pianificazione dello spazio marino, sicurezza marittima e la disponibilità di dati. [39]

Al livello europeo, i settori consolidati della Blue Economy (settori per i quali sono disponibili dati più cospicui, accurati e comparabili) hanno generato un Valore Aggiunto Lordo (VAL) pari a 180 miliardi di euro nel 2017, con un aumento dell'8% rispetto al 2009. Il fatturato totale è stato di 658 miliardi di euro, l'11% in più rispetto al 2009. [40] Con riferimento al dato occupazionale, la Blue Economy (nei settori consolidati) ha dato lavoro direttamente a oltre 4 milioni di persone nel 2017, con un aumento del 14% in più rispetto al 2014. Tale incremento è stato trainato in gran parte dal turismo costiero, che ha visto un aumento dell'11,3% dei posti di lavoro rispetto al 2009. A questo trend positivo hanno contribuito anche le attività portuali, con un incremento del 26%. La retribuzione per dipendente per i settori consolidati dell'economia blu dell'UE è aumentata rispetto al 2009 del 5,3% (nonostante la contrazione successiva al 2015, in gran parte dovuta alla contrazione del -35% nei settori relativi all'estrazione del petrolio greggio e del gas naturale e alle attività connesse).

Focus su Turismo sostenibile

Come indicato in precedenza, il trend positivo della Blue economy è trainato dal Turismo costiero che contribuisce con il 54% dell'occupazione (2,2 milioni di occupati, con un incremento del 13,5% rispetto al 2016), 36% del VAL (65 miliardi), 32% dei profitti (23,5 miliardi). I grafici che seguono, indicano la distribuzione del personale nei sotto settori (accoglienza e trasporti) e il contributo di ciascun sotto-settore al valore aggiunto al costo dei fattori, dell''intero comparto.

[38] Cross-border cooperation in the Med Area", EU comm. 2019
[39] The EU Blue Economy Report 2019
[40] The EU Blue Economy Report 2019

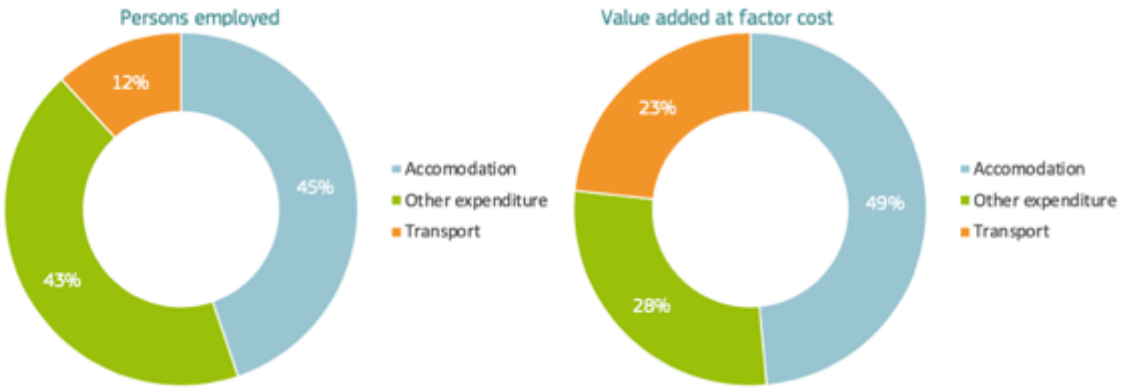


Grafico 23 - Turismo Costiero, sotto-settori, 2017[41]

I dati del turismo costiero relativi all'occupazione e al valore aggiunto, con riferimento ai paesi dell'UE sono indicati dai grafici seguenti.

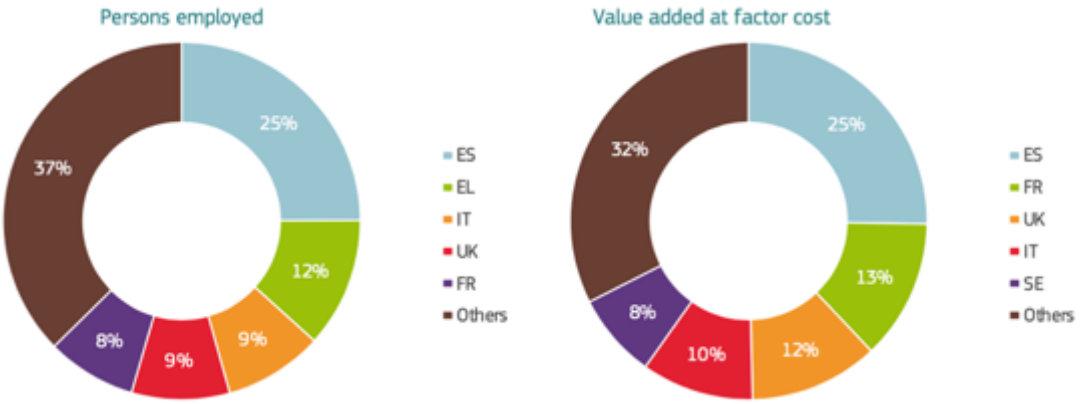


Grafico 24 - Turismo Costiero per stati memebri.[42]

È importante sottolineare come il settore sia composto in prevalenza da PMI e microimprese. Questa peculiarità rende particolarmente vulnerabili i territori di riferimento e le comunità costiere agli shock economici e finanziari. La pianificazione e gli investimenti in innovazione e modernizzazione sono quindi passaggi necessari per il rafforzamento del settore.

Il turismo costiero si lega ad altri temi legati alla blue economy, che, ai fini del presente documento è utile evidenziare.

Tra questi l'ambiente e la qualità dell'acqua. Le zone costiere possono essere direttamente o indirettamente compromesse dagli effetti del cambiamento climatico. Alcuni effetti negativi sono l'erosione, le inondazioni, l'intrusione salina, l'aumento della temperatura del mare, la siccità.
I porti sono fondamentali per la crescita economica delle aree costiere e dell'entroterra. Il trasporto passeggeri e le crociere sono mezzi importanti per lo sviluppo del turismo marittimo e costiero, mentre il trasporto merci può essere visto come un'attività concorrente in termini di uso dello spazio fisico dei porti.
Un esempio di questo debole equilibrio è ben rappresentato dal turismo crocieristico. Il dialogo e lo sviluppo di sinergie nel settore devono mirare alla condivisione delle migliori pratiche in materia di innovazione, competitività e strategie di sostenibilità.

[41] Elaborazioni DG Maritime Affairs su dati Eurostat

42 Elaborazioni DG Maritime Affairs su dati Eurostat

Focus sulle Attività portuali

Le attività portuali svolgono un ruolo chiave nel commercio, nello sviluppo economico e nella creazione di posti di lavoro al livello europeo. Il 90% del traffico merci passa negli oltre 1200 porti marittimi dell'UE[43]. Molti di questi porti ricevono anche centinaia di milioni di passeggeri a bordo di navi da crociera e traghetti. Il numero di containers diretti verso i porti europei è quadruplicato negli ultimi 20 anni.

Le attività legate ai porti contribuiscono alla Blue Economy europea per il 14% dei lavori, il 19% del VAL e il 18% dei profitti (dati 2017).

Rientrano in queste attività; i servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua (che genera 13,1 miliardi di VAL e 124384 posti di lavoro) , la costruzione di opere idrauliche (che genera al livello UE 3,2 miliardi di VAL e 65168 posti di lavoro) , la movimentazione delle merci (che genera 3,7 miliardi di VAL e 61915 posti di lavoro), magazzino e stoccaggio (che genera 14,4 miliardi di VAL e 322605 posti di lavoro) .

Al netto del valore del comparto per l'economia europea, vi sono alcuni elementi che vanno considerati nella riflessione che si intende promuovere attraverso questo documento. I porti europei sono eterogenei con differenze significative rispetto alla loro dimensione, tipologia, organizzazione e modalità di collegamento con l'entroterra. Anche l'efficienza e produttività variano ampiamente da porto a porto e queste differenze si sono ampliate negli anni.

Per quanto riguarda l'interazione con altri comparti della Blue economy, le attività portuali forniscono le infrastrutture di base per molti altri settori, tra cui la pesca, i trasporti, l'estrazione marina di minerali, il petrolio e il gas, le energie rinnovabili marine o il turismo marittimo. In questo contesto, i porti possono fungere da facilitatori dello sviluppo economico e commerciale per il loro entroterra. D'altra parte, i porti possono competere per lo spazio, ad esempio, con l'acquacoltura.

Focus sulla cantieristica e riparazione navale

Il settore contribuisce alle performance della Blue Economy europea con l'8% dei posti di lavoro, 8% del VAL e 5% dei profitti.

Se utilizziamo la definizione proposta dal Blue Economy report 2019, il settore della costruzione e riparazione navale comprende le seguenti attività: costruzione di navi e di strutture galleggianti (VAL al livello europeo 6,5 miliardi con un incremento del 16% rispetto al 2009, 119148 posti di lavoro, con un incremento del 76% sempre rispetto al 2009), costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive (VAL 2,4 miliardi con un incremento pari al 16% rispetto al 2009 e posti di lavoro 50803), riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni (GVA 3,3miliardi con un incremento del 22% rispetto al 2009 e , equipaggiamento marittimo(VAL 704 miliardi con un incremento del 173% dal 2009 e posti di lavoro pari a 19758 con un incremento del 119& dal 2009) produzione di impiantistica e macchinari (VAL 1,9 miliardi e 23722 posti di lavoro).

L'industria europea della cantieristica è altamente specializzata nella cantieristica ad alto contenuto tecnologico e valore aggiunto frutto di investimenti in ricerca e innovazione e forza lavoro altamente qualificata. La concorrenza dei paesi asiatici e la crisi economica e finanziaria hanno avuto un impatto importante sull'industria nautica. La conseguenza immediata è stata il cambiamento del modello d i business e l'esternalizzazione di gran parte della forza lavoro.

I grafici che seguono delineano la configurazione dei sotto-settori in termini di posti di lavoro e valore aggiunto.

43 European Sea Ports Organisation

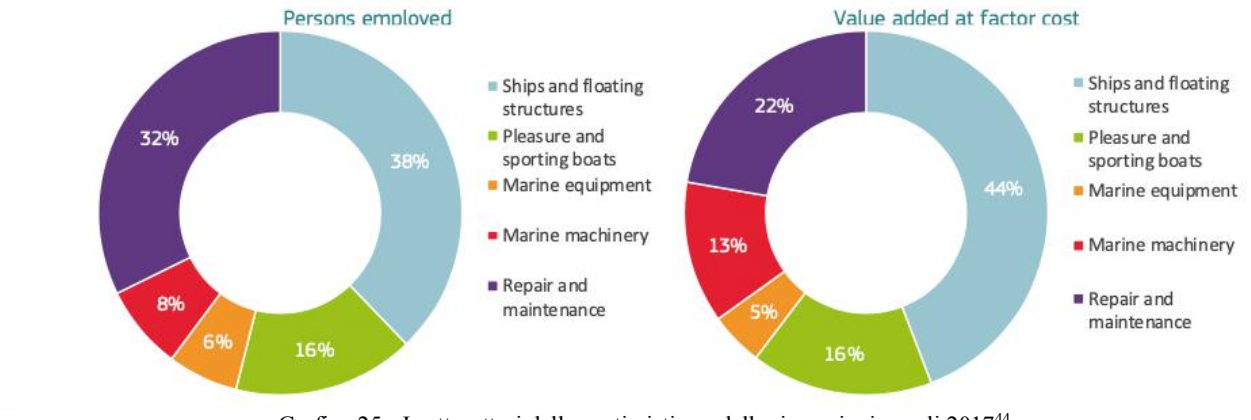


Grafico 25 - I sottosettori della cantieristica e delle riparazioni navali,2017[44]

Un ulteriore dettaglio è fornito dalla distribuzione degli occupati e del valroe aggiunto per paese UE.

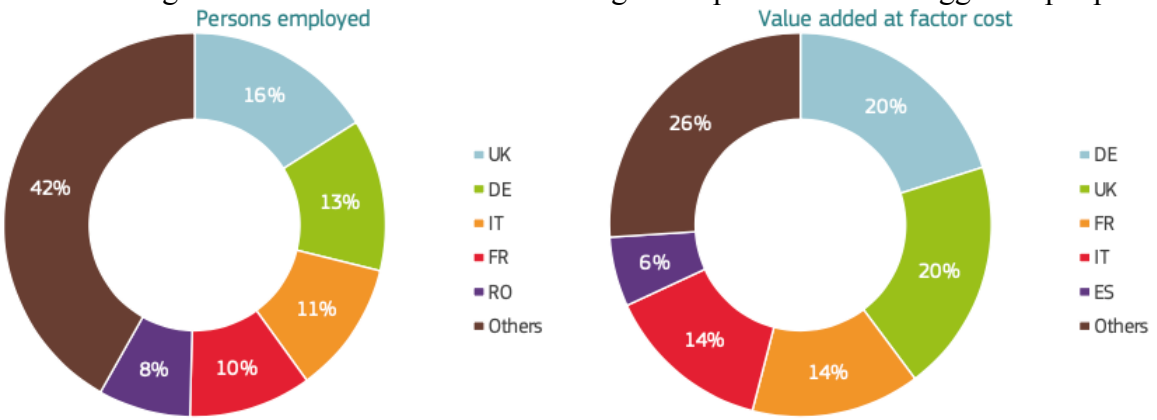


Grafico 26 - Distribuzione Occupati e Valore aggiunto per paese UE.[45]

La Blue Economy nell'area transfrontaliera

In Francia impiega più di 279.000 persone e genera circa 17.7 miliardi in VAL. Il comparto del turismo costiero domina contribuendo per circa il 56% lavoro, 54% di Valore Aggiunto Lordo e il 67% dei profitti della blue economy del paese. La percentuale della blue economy in termini di valore aggiunto lordo è rimasta più o meno stabile tra il 2009 (0,90%) e il 2016 (0,89%), se pure con una tendenza ad una leggera flessione nel periodo considerato. Per contro il PIL risulta in crescita dal 2011. Per quanto riguarda l'occupazione, al livello nazionale questa è rimasta stabile nel periodo considerato (2011-2018). La quota di occupazione relativa alla blue economy si è ridotta nel periodo considerato (-2,5% a causa della riduzione dell'occupazione nel settore del turismo costiero. Il salario medio nel 2016 è stato di €33100, con un incremento del 3% sui dati del 2009. Rispetto al 2009, in particolare il salario si è ridotto per il comparto della pesca (-2%) e porti (-12%), mentre è aumentato con riferimento all'estrazione di petrolio e gas (+177%), trasporto marittimo (+16%) e cantieristica (+15%). [46]

Per quanto riguarda l'Italia, la "blue economy" impiega oltre 390.000 persone e genera 19,7 miliardi in termini di Valore Aggiunto Lordo. È dominata dal turismo costiero che contribuisce per il 51,2% all'occupazione della BE, 43% al VAL e 50% agli introiti generali per il 2016. Il trasporto marittimo costituisce un elemento importante della blue economy italiana, generando 13,3% dei lavori, 21% del

[44] Elaborazioni DG Maritime Affairs su dati Eurostat
[45] Elaborazioni DG Maritime Affairs su dati Eurostat, 2019
[46] The EU Blue Economy Report 2018

VAL e 24% dei profitti. In generale l'occupazione nel settore (che rappresenta l'1,86% dell'occupazione al livello nazionale) è diminuita del 5,8%, mentre il VAL ha avuto un incremento del 6,8% rispetto al 2009. Il PIL italiano è leggermente aumentato negli ultimi anni e il contributo del comparto della blue economy è rimasto generalmente stabile. L'occupazione è invece diminuita (-5,8%) se bene la quota della stessa sull'occupazione generale è rimasta stabile nel periodo di tempo considerato. Il salario medio nel 2016 ammonta a €25000, con un incremento del 3% rispetto al 2009.[47]

Focus su nautica

La filiera nautica francese conta 5532 imprese (anno di rifeirmento 2018) con 42930 addetti e un fatturato totale di 5,08 MD€.[48]

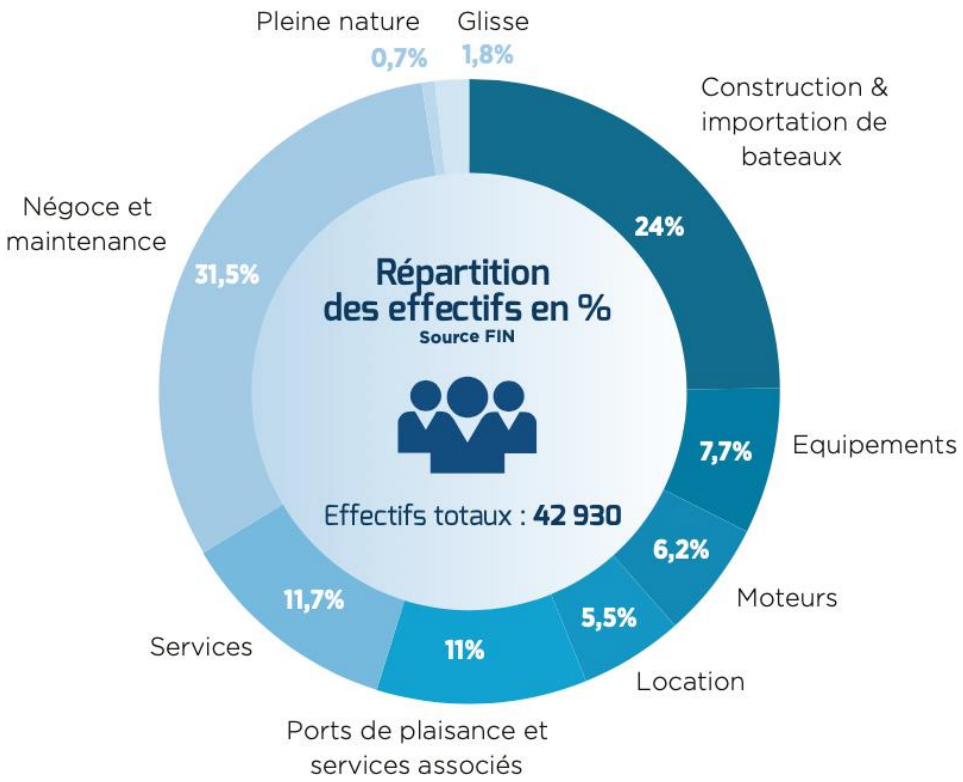


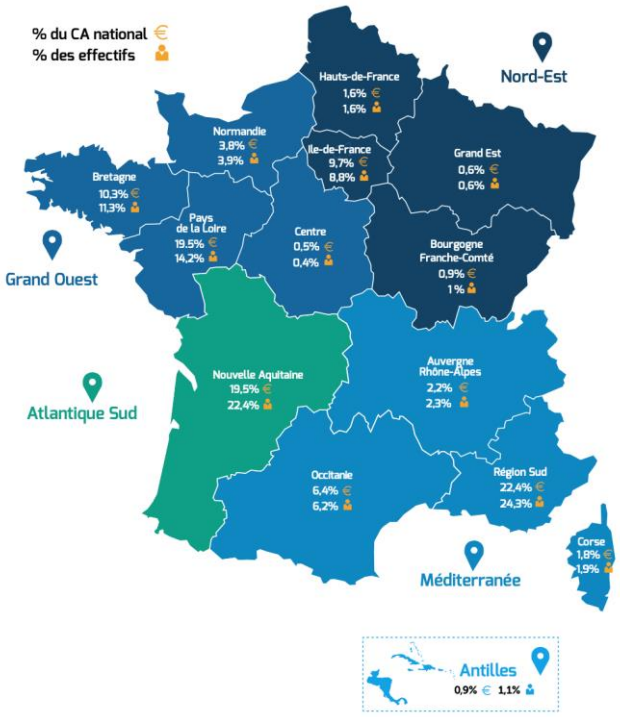
Grafico 27 - Ripartizione della forza lavoro per tipo di attività, in %. Fonte: FIN 2019

Molto incoraggiante è il tasso di esportazione, che raggiunge il 76,4%[49]

La filiera nautica svolge un ruolo molto importante nell'area mediterranea francese,[50] sia in termini di fatturato prevalente (nel 2019 rappresenta il 34,4% del fatturano nazionale) che di occupati (42930).

[47] The EU Blue Economy Report 2019
[48] Nautisme – Les chiffres clées, Féderation des Industries Nautiques, 2019
[49] Dati Federation des industries nautiques 2019. Il settore, con 5 miliardi, supera il livello di fatturato pre-crisi : 5,09 miliardi con un tasso di crescita annuo del 5%,
[50] Vale a dire le regioni Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie, Corse, più la regione Auvergne-Rhône Alpes, che la Federazione delle Industrie Nautiche, nel suo rapporto, ha incluso nel gruppo delle regioni dell'area mediterranea. Cfr: Fédération des Industries Nautiques, 2019.

Per quanto riguarda l'area inerente il programma transfrontaliero, la Regione Provence-Alpes- Côte d'Azur detiene il 22,4% del fatturato e il 24,3% degli occupati. La Corsica detiene l'1,8 del fatturato e l'1,9% degli occupati.



Mappa 6 - Fatturato e Occupati nautica francese (dati: Federation des industries nautiques 2019) [51]

Con riferimento alle infrastrutture per l'accoglienza[52], sono circa 112 quelle presenti nell'area (57 nel Var; 32 nelle Alpes Maritimes, 9 in Haute Corse e 14 nella Corse du Sud). Il numero di posti barca è rispettivamente 30.228 nel Var, 17.510 nelle Alpes Maritimes, 3.564 nella Haute Corse e 4.187 nella Corse du Sud, per un totale di 55.497.[53]

[51] Cfr.NAUTISME, les chiffres clés 2017-2018, Féderation des Industries Nautiques, 2019.
[52] "infrastrutture": porti turistici e porti di pesca, aree di ancoraggio e di attrezzature leggere e scali di alaggio.
[53] La plaisance en chiffres – 2018-2019 Ministère de la Transition écologique et solidaire (2019)

Capacité d'accueil des ports et installations de plaisance maritimes (métropole) données 2017

DÉPARTEMENTS	Nombre d'installations	Capacité d'accueil (1) Capacité générale	DÉPARTEMENTS	Nombre d'installations	Capacité d'accueil (1) Capacité générale
Nord	5	1 240	Gironde	18	13 069
Pas de Calais	3	802	Landes	1	970
Somme	2	350	Pyrénées Atlantiques	6	2 694
Seine Maritime	5	3 643	Pyrénées Orientales	9	7 029
Calvados	11	4 035	Aude	7	4 241
Manche	8	4 893	Hérault	22	13 673
Ille et Vilaine	9	3 724	Gard	4	5 556
Côtes d'Armor	23	10 263	Bouches du Rhône	53	22 616
Finistère	57	17 859	Var	57	30 228
Morbihan	30	24 132	Alpes Maritimes	32	17 518
Loire Atlantique	11	6 786	Haute Corse	9	3 564
Vendée	10	5 806	Corse du Sud	14	4 187
Charente Maritime	23	11 002	TOTAL GÉNÉRAL(2)	429	219880

Tabella 4 - Capacità dei porti e dei porticcioli e delle strutture per la nautica da diporto, dati 2017, Ministère de la Transition écologique et solidaire (2019)

La filiera nautica italiana registra un fatturato globale che si aggira intorno 4,68 Miliardi di € nel 2019 (3,06 per la cantieristica e 1,62 per gli equipaggiamenti e motori), con un incremento del +9,7% rispetto all'anno precedente. Il 65,4% del fatturato complessivo proviene dalle vendite sui mercati esteri e il rimanente 34,6% dal mercato nazionale.

Grafico 28 - Ripartizione 2017-2018 e proiezione 2019 del fatturato globale per comparto, UNCINA 2019

Sono 18.402 le unità locali attive nell'intera filiera.

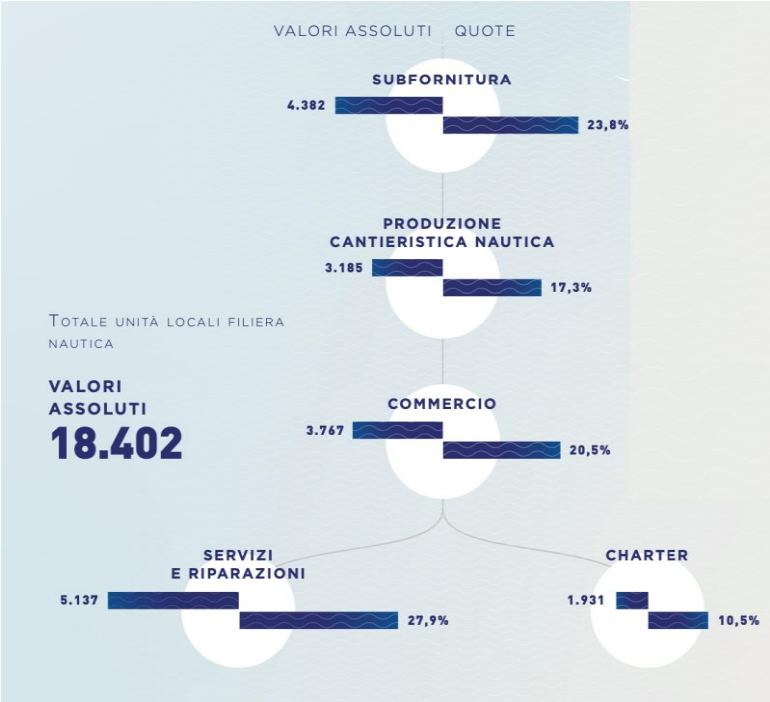
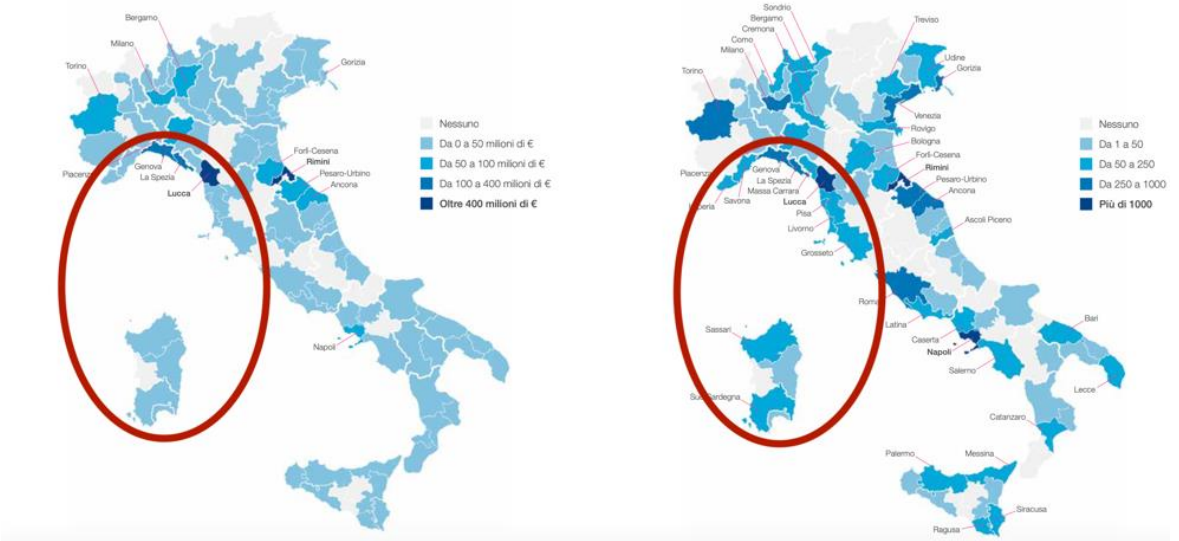


Grafico 29 - Totale Unità locali filiera nautica per comparti specifici -FONTE : stime Fondazione Symbola su dati Istat 2018

L'area transfrontaliera italiana raggruppa l'eccellenza delle imprese relative a questa categoria. Al suo interno il distretto tirrenico (uno dei 5 principali poli produttivi territoriali della nautica italiana), con le province di La Spezia, Massa-Carrara, Livorno, Pisa e Lucca, ha un ruolo preminente sia con riferimento al numero di imprese (16,5%) che addetti (25,3%), che di fatturato (44%) e infine di export (18,9%)



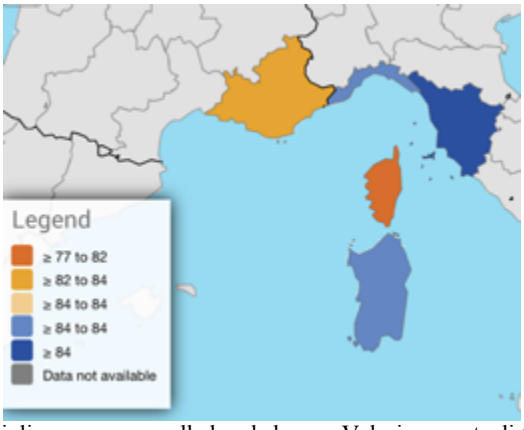
Mappa 7 - L'area transfrontaliera italiana: province per fatturato e per numero di addetti (Dati UNCINA2018)

La ricettività si può suddividere in tre macro categorie: porti turistici, costituiti dalle strutture interamente dedicate al diportismo (i marina), porti polifunzionali, prevalentemente di proprietà o a gestione pubblica, costituiti da una pluralità di tipologie di strutture al cui interno, accanto ad eventuali altre destinazioni, vi è comunque una porzione utilizzata esclusivamente per la nautica da diporto (porti e porticcioli, porti industriali e commerciali, porti canale e darsene); punti di ormeggio,

costituiti dalle strutture a carattere stagionale non dotate di banchine “fisse” ma di strutture rimovibili nella stagione invernale, quando la conformazione del sito che li ospita non permette una buona protezione dall’azione del mare (banchine e pontili, spiagge attrezzate, approdi e rade). [54]
L’area transfrontaliera italiana vede la presenza di oltre 253 infrastrutture, delle quali 32 appartengono alla categoria dei porti turistici, 88 sono i porti polifunzionali, e altrettanti sono i punti di ormeggio. Se si considerano i posti barca la quota più alta è detenuta dalla Liguria (23.254), seguita dalla Sardegna (20.037) e dalla Toscana (17132).[55]

4.2.5 Digitalizzazione

Per quanto riguarda l'economia digitale regionale, la media UE delle famiglie con accesso alla banda larga è dell'85% In merito a quest’ultimo dato, l’area transfrontaliera come indicato nella figura seguente, con la Toscana leggermente sopra la media (86%), seguita dalla Sardegna e Liguria (84%), Provence-Alpes-Côte d’Azur (83%) e Corsica (77%).



Mappa 8 - Famiglie con accesso alla banda larga - Valori percentuali (Eurostat 2019)

Relativamente all’accesso ai servizi dell’amministrazione e delle autorità pubbliche prendendo in considerazione utenti di età compresa tra 16 e 74 anni (dati 2018) le regioni italiane sono ben al di sotto della media europea (52%) di circa 20 punti percentuali mentre la Corsica e Provence-Alpes-Côte D’Azur sono decisamente al di sopra con un picco della Corsica (maggiore di 75%).[56]

Se consideriamo la componente e-commerce domestica, la percentuale di individui che hanno ordinato beni o servizi su Internet per uso privato nell'ultimo anno (2019 – media UE 57%), la Regione Provence-Alpes-Côte D’Azur con il 71% si colloca ben al di sopra, seguita da Corsica (56%), Toscana (45%), Liguria (42%) e Sardegna (38%)[57]

[54] La Nautica in Cifre 2019 - UNCINA
[55] Ibidem
[56] Cross Border Cooperation in the MED area
[57] Eurostat, 2019

4.3 Un'Economia più verde e a basse emissioni

Alcune delle principali fonti di informazione sul tema dell'ambiente e il territorio facenti riferimento indiretto all'area del programma transfrontaliero in oggetto sono:

- il rapporto delle Nazioni Unite sullo stato del Mar Mediterraneo (2012)
- Il report H2020 sul Mediterraneo "EEA technical Report 6/2014" pubblicato dalla European Environment Agency"
- Il report finale (2018) della ricerca applicata "GRETA-GReen infrastructure: Enhancing biodiversity and ecosysTem services for territoriAl development" condotta nell'ambito del programma di cooperazione EU ESPON 2020
- Il rapporto della rete MedECC « Les risques liés aux changements climatiques et environnementaux dans larégion méditerranée - Une évaluation préliminaire par le réseau med ECC l'interface science-décideurs», 2019

4.3.1 Inquinamento

I report individuano gli elementi e i trend di cambiamento che hanno determinato e stanno determinando il degrado continuo degli ecosistemi nel Mediterraneo. Ciò è dovuto principalmente allo sviluppo costiero e all'espansione, in termini di urbanizzazione, turismo, il trasporto marittimo, che porta:

- alla perdita e al degrado degli habitat
- all'erosione costiera / destabilizzazione del litorale
- alla pesca eccessiva e distruttiva
- alla contaminazione dei sedimenti
- all'inquinamento causato dalle industrie marittime
- alla diffusione di specie invasive
- al degrado delle zone di transizione ed estuarie. [58]

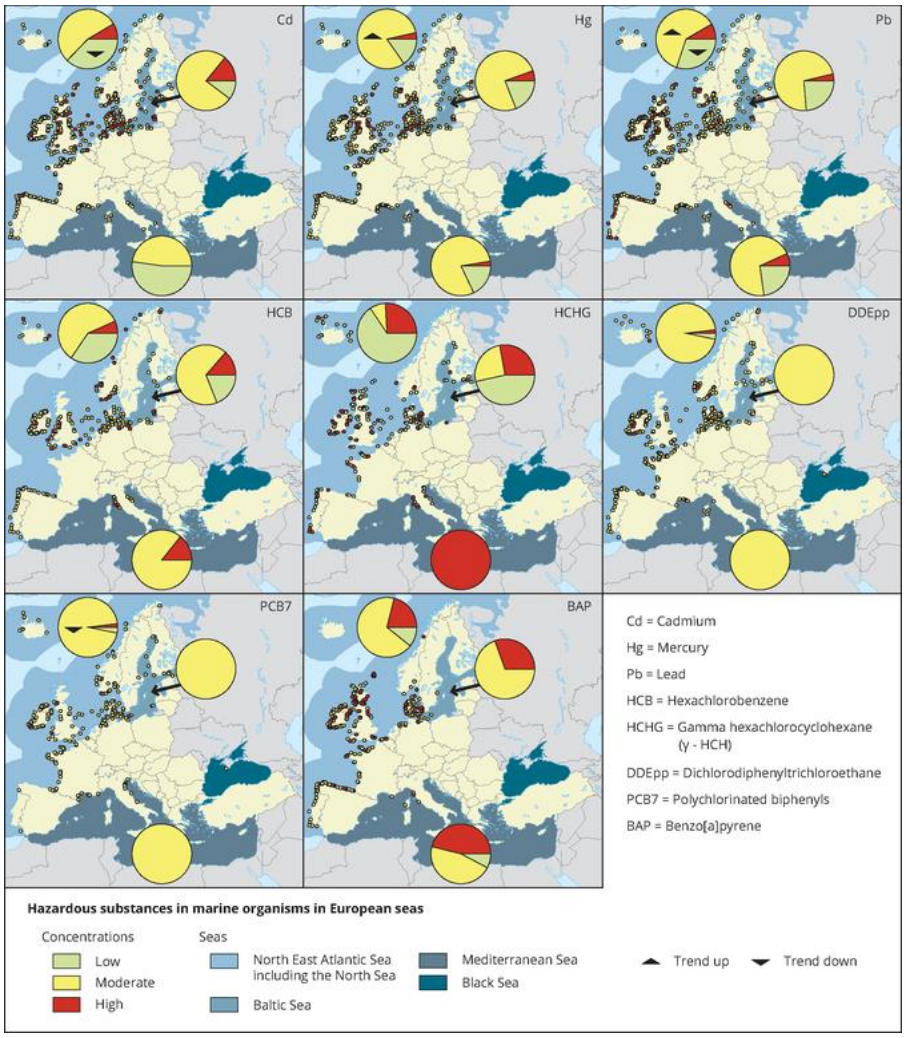
I report di cui sopra evidenziano comunque dei segnali incoraggianti in termini di azioni e strategie intraprese per ridurre gli inquinanti **al fine di migliorare la qualità delle acque, ridurre sostanze pericolose** (es. metalli pesanti e DDT). Si segnalano alcune **questioni critiche e prioritarie** tra cui:

- la desalinizzazione e i suoi effetti
- l'acquacoltura e i rischi cumulativi dovuti alla riduzione dell'accesso e della disponibilità di spazio per molteplici usi conflittuali.
- La gestione dei rifiuti

Per quello che riguarda gli inquinanti nel mare, si rileva una altra concentrazione di metalli in traccia (piombo e mercurio) e un'alta concentrazione media di inquinanti organici persistenti (HCB, DDT, PCB[59]) nel mediterraneo tra cui il tratto di mare di confine Italia-Francia.

La mappa che segue mostra otto contaminanti distribuiti in quattro mari regionali.

58 Mediterranean Orientatio Paper
[59] HCB- esaclorobenzene, DDT - diclorodifeniltricloroetano; PCB- bifenili policlorurati



Mappa 9 -Sostanze inquinanti pericolose

L'inquinamento da plastica nel Mediterraneo

Il Mediterraneo ha soltanto l'1% delle acque mondiali, ma contiene il 7% della microplastica marina. Questa sproporzione fotografa l'inquinamento da plastiche nel Mar Mediterraneo.

L'emergenza plastica affligge tutte le acque del pianeta, ma il Mediterraneo ha una differenza fondamentale: essendo un mare quasi chiuso, le correnti fanno tornare sulle coste l'80% dei rifiuti di plastica**.** In altri termini, la maggior parte della plastica finisca sulle coste o precipita sul fondo**.** La plastica proveniente dalla terraferma (popolazioni costiere e fiumi) resta in mare mediamente per circa 7 giorni in superficie, trasportata da venti e correnti), mentre la plastica riversata in mare dal traffico navale vi resta per circa 80 giorni, per poi depositarsi nei sedimenti marini oppure tornare sulle coste.

.

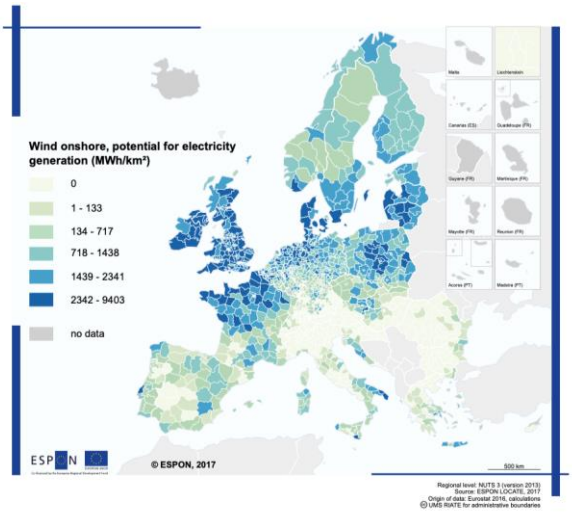
Mappa 10 -Punti di inquinamento da plastica nel Mediterraneo, WWF Stop the flood of the plastic

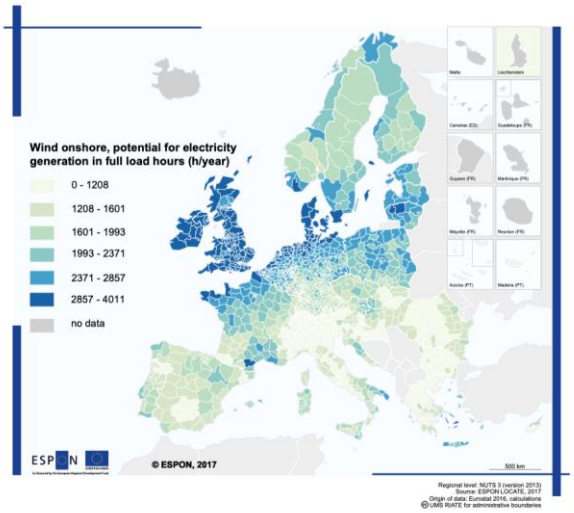
Gli effetti sugli ecosistemi mediterranei e transfrontalieri sono pesanti. l'inquinamento da plastica uccide la vita acquatica e danneggia pesantemente anche i comparti della blue economy.

4.3.2 Energie Rinnovabili

Alla luce del cambiamento climatico, il passaggio a un'economia a basse emissioni di carbonio e, in particolare, l'aumento della quota di fonti di energia rinnovabili nel mix energetico sono elementi fondamentali di una strategia condivisa al livello europeo.

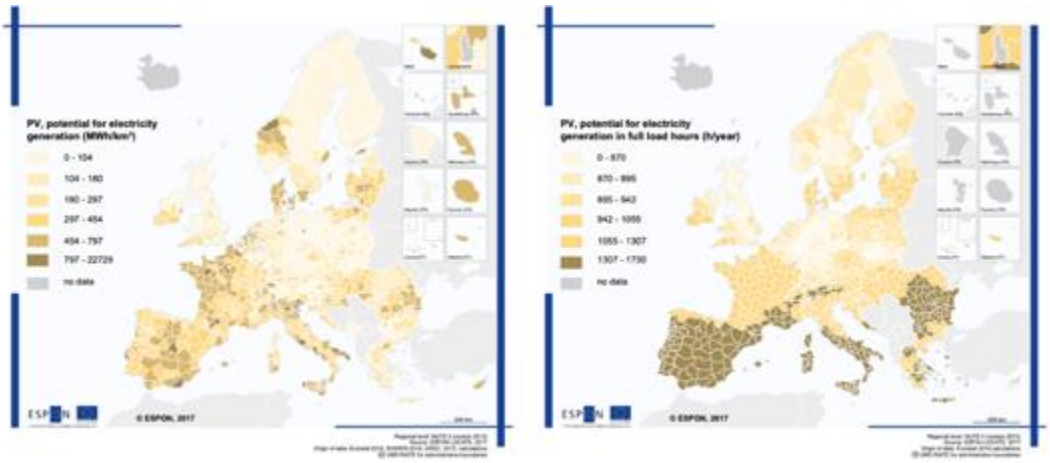
La tabella seguente mette in evidenza il potenziale di energia eolica dei paesi facenti parte dell'unione europea. Tale potenziale dipende fortemente dalla velocità media del vento e dalla disponibilità di energia eolica per gli impianti. I fattori che sono stati presi in considerazione, in questo caso, sono la fattibilità tecnica ed economica e la disponibilità di uno spazio adegiuato. Se consideriamo l'area di cooperazione transfotnaliera, La Sardegna (in particolare la provincia di Olbia -Tempio) mostra un buon potenziale nei termini indicati, seguita dalla Corsica, Liguria e Provence Alpes Côte d'Azur e parte della zona costiera della Toscana.





Mappa 11 - Potenziale di energia eolica onshore in MWh/km2 e in ore a pieno carico (h/anno)[60]

Energia solare - Il potenziale di energia solare in Europa varia territorialmente. Il potenziale biofisico-solare energetico basato sull'irradiazione locale è più elevato nell'Europa meridionale.



Mappa 12 - Il potenziale di energia solare in MWh/Km2 e in ore a pieno carico (h/anno)

Inoltre, nell'area di cooperazione transfrontaliera, sono presenti altre fonti di energie rinnovabili come la biomassa, l'energia idroelettrica, l'energia mareomotrice, l'energia del moto ondoso, l'energia geotermica (soprattutto in Toscana).

Le quote attuali di energie rinnovabili nella produzione e nel consumo di energia sono in Italia del 18,1% e in Francia del 10,4% a fronte di una quota media UE del 13,9%.

4.3.3 Il cambiamento climatico - l Mediterraneo una area a rischio

Il Mediterraneo è circondato da tre continenti: Africa, Asia ed Europa. La ricchezza e la diversità culturale di questa regione è eccezionale. Ma il bacino del Mediterraneo è anche una regione in continuo cambiamento. È caratterizzata da attività umane che si concentrano particolarmente vicino alla costa e al livello del mare. Il Mar Mediterraneo è anche un'area di sviluppo industriale ed è uno dei corridoi marittimi più trafficati del mondo.
Il cambiamento climatico è una tendenza globale con impatti altamente rilevanti - e spesso incerti - su tipi di ecosistemi, territori e settori economici. Come dimostrano numerosi lavori di ricerca, il Mediterraneo è un'area fortemente colpita dal cambiamento climatico. [61]
Temperatura dell'aria: Attualmente, le temperature medie annuali sono 1,5°C al di sopra delle medie della rivoluzione preindustriale (1880-1899). Senza ulteriori azioni di mitigazione, la temperatura aumenterà di 2,2°C (rispetto al periodo preindustriale) entro il 2040, e addirittura di 3,8°C in alcune regioni entro il 2100.[62]
Le attività umane rendono le aree urbane significativamente più calde delle aree rurali circostanti, ne aumentano la frequenza, l'intensità e la durata delle onde di calore.
Precipitazioni: I livelli di precipitazione osservati nel Mediterraneo sono caratterizzati da una forte eterogeneità geografica e temporale, ma i modelli climatici indicano chiaramente una tendenza alla

[61] Les risques liés aux changements climatiques et environnementaux dans larégion méditerranée - Une évaluation préliminaire par le réseau medECC l'interface science-décideurs - 2019

riduzione delle precipitazioni nei prossimi decenni. La diminuzione delle precipitazioni associata all'intensificarsi del riscaldamento contribuisce ad una forte tendenza all'inaridimento del clima.
Temperatura del mare: il riscaldamento della superficie del Mediterraneo è attualmente stimato in 0,4°C per il decennio compreso nel periodo 1985-2006. L'aumento della temperatura non è costante nel corso dell'anno e avviene principalmente tra maggio e luglio. Il maggiore aumento di 0,16°C all'anno è stato individuato nel mese di giugno nel Mar Tirreno, nel Mar Ligure e nell'Adriatico e nelle acque al largo delle coste africane.

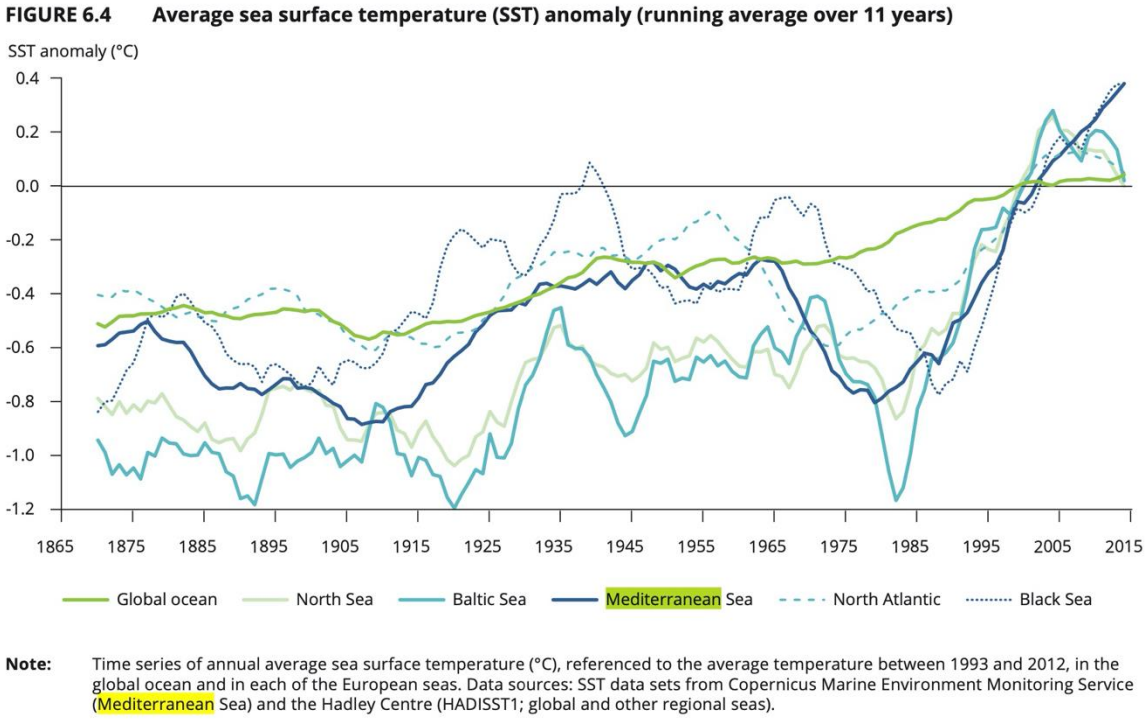


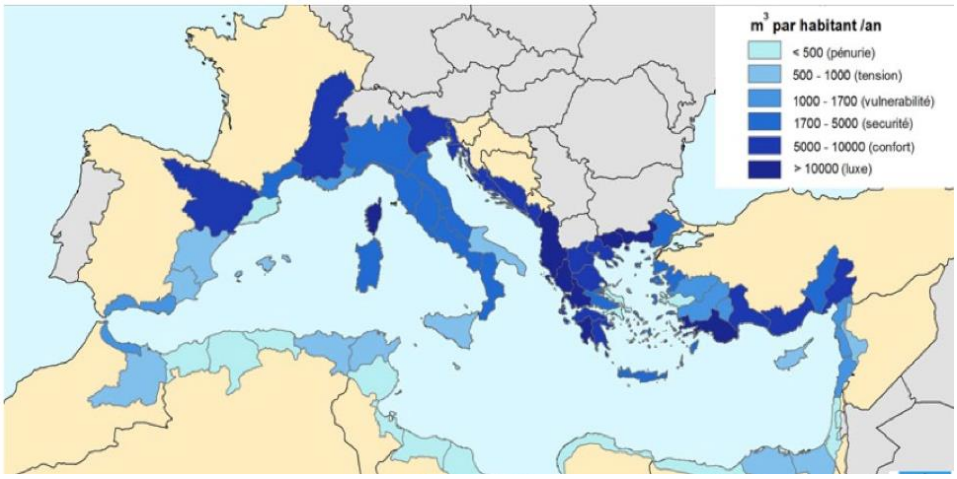
Grafico 30 -Anomalia della temperatura media della superficie del mare (media di esercizio su 11 anni), European Environment Agency 2016

Livello del mare: in linea con le tendenze globali associate al riscaldamento globale e allo scioglimento dei ghiacci, il livello del mare nel Mediterraneo è aumentato di 0,7 mm all'anno tra il 1945 e il 2000 e di 1,1 mm all'anno tra il 1970 e il 2006. Negli ultimi due decenni si è registrata un'accelerazione dell'innalzamento del livello del mare che ha raggiunto circa 3 mm all'anno. L'innalzamento medio globale del livello del mare nei prossimi anni rimane oggi incerto. A seconda del metodo utilizzato, gli scenari prevedono un innalzamento medio globale del livello del mare di 52-190 cm entro il 2100. Vi sarà comunque un innalzamento del livello del mare Mediterraneo grazie alla sua connessione con il sistema oceanico globale attraverso lo stretto di Gibilterra.

Oltre alle conseguenze dirette del cambiamento climatico, vi sono molte altre conseguenze associate ai cambiamenti ambientali derivanti dalle pressioni antropiche, come l'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo, e il degrado degli ecosistemi terrestri e oceanici legati alle attività industriali, all'urbanizzazione, ai trasporti e all'uso non sostenibile delle risorse. Le questioni associate a questi cambiamenti riguardano diverse aree, tra cui l'accesso alle risorse naturali (acqua e cibo), la salute degli ecosistemi, la salute umana e la sicurezza di fronte ai disastri naturali.

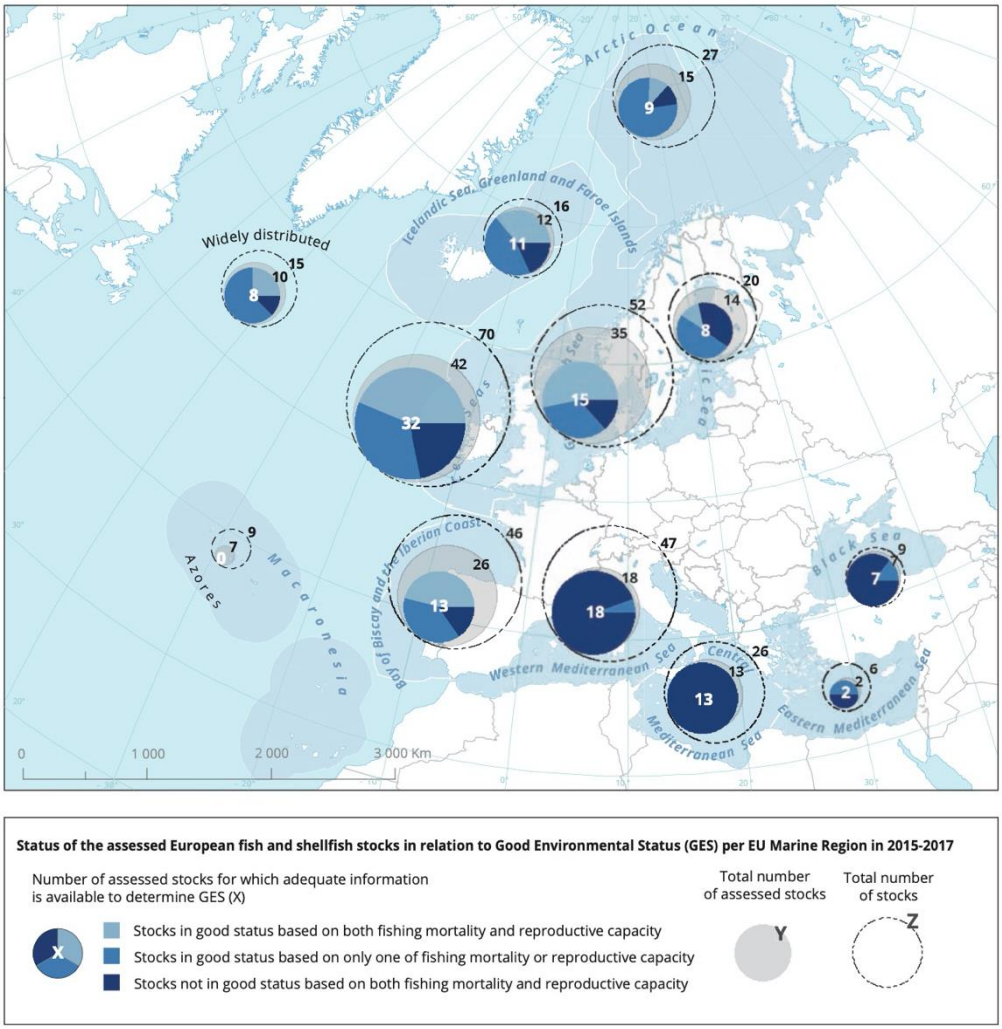
Risorse idriche: la disponibilità di acqua nel bacino del Mediterraneo sarà ridotta a causa di tre fattori: (i) diminuzione delle precipitazioni, (ii) aumento delle temperature e (iii) crescita della

popolazione, soprattutto nei paesi in cui l'approvvigionamento idrico è già insufficiente. La crescente scarsità d'acqua è aggravata dall'aumento della domanda. L'irrigazione rappresenta tra il 50 e il 90% del fabbisogno idrico totale del Mediterraneo.



Mappa 13 - Risorse idriche naturali rinnovabili annuali pro capite nei principali bacini fluviali del Mediterraneo, espresse come livello di scarsità per il consumo umano

Risorse alimentari: eventi meteorologici estremi, come siccità, ondate di calore e forti piogge, causano perdite di produzione inaspettate e contribuiscono alla variabilità della resa dei raccolti. La sicurezza alimentare è minacciata anche da parassiti e micotossine (sostanze tossiche prodotte da funghi, soprattutto muffe) che crescono sulle piante in natura o nelle aree di stoccaggio. Il loro sviluppo è legato alle condizioni climatiche.
La pesca e l'acquacoltura contribuiscono in modo significativo alla sicurezza alimentare e all'economia della regione mediterranea. I settori della pesca e dell'acquacoltura sono oggi principalmente influenzati dalla pesca eccessiva e dallo sviluppo costiero. Anche il cambiamento climatico e l'acidificazione possono talvolta svolgere un ruolo importante.
La figura che segue mette in evidenza come la fauna ittica transfrontaliera sia particolaremnte vulnerabile agli effetti del cambiamento climatico.



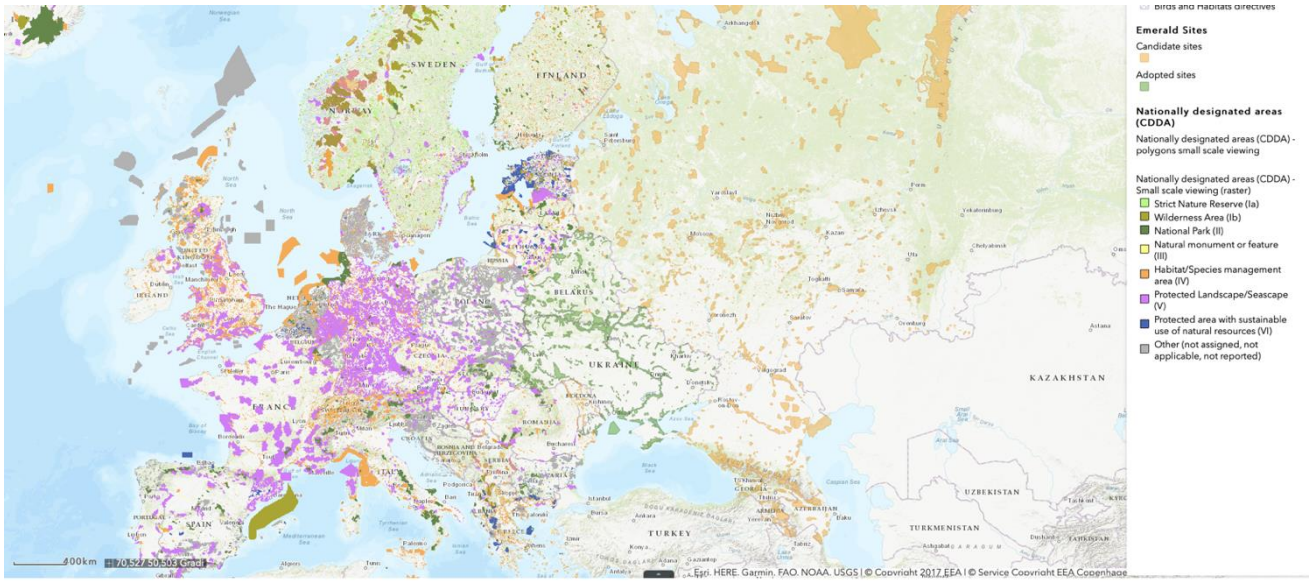
Mappa 14 - Stato delle riserve ittiche in relazione alla qualità ambientale

Ecosistemi costieri: a causa della loro posizione unica tra terra e mare, gli ecosistemi costieri sono altamente vulnerabili ai cambiamenti climatici e ambientali. Attività umane come l'urbanizzazione e il turismo hanno un impatto significativo in queste aree. Anche l'inquinamento chimico colpisce questi ecosistemi: in totale sono stati individuati 101 "punti caldi" di inquinamento nel Mediterraneo. Questi "punti caldi" sono generalmente situati in golfi e baie semi-chiuse vicino ai principali porti, città e siti industriali. Questi fattori, combinati con i cambiamenti climatici e ambientali, contribuiscono all'erosione costiera causata dall'innalzamento del livello del mare, da eventi meteorologici estremi, da una sedimentazione più lenta, dall'infiltrazione di acqua di mare nelle falde acquifere costiere e dal degrado di alcuni habitat (ad esempio, dune costiere, scogliere costiere e terrazze marine).

4.3.4 Area naturali, biodiversità e bacini di acqua

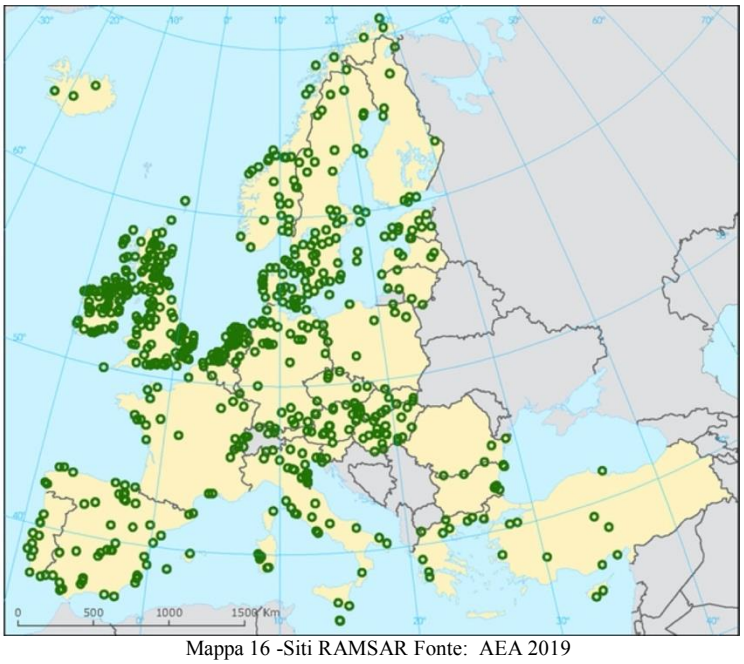
La forte presenza di aree naturali e protette nello spazio transfrontaliero ne evidenzia una caratteristica distintiva.

La mappa che segue mostra una panoramica dei siti protetti in Europa



Mappa 15 - Siti naturali protetti- AEA_2019

Il 32% di questo importante patrimonio, è rappresentato dai SIC Marini e dalle Zone umide (i cd. Siti "Ramsar"). Le località dei siti Ramsar designati sono indicate sulla mappa seguente come cerchi non correlati alla scala delle zone umide designate.



Mappa 16 -Siti RAMSAR Fonte: AEA 2019

La stima del livello di invasione da parte di specie di piante aliene invasive è elevata (superiore al 5%) in diverse località dell'area.

In termini di potenziale di conversione delle aree protette ad aree specializzate evolute verdi (green infrastructure): (Dati report GRETA ESPON 2019), le aree site nella regione Provence-Alpes-Côte d'Azur hanno l'indice più alto, seguite da Liguria, Toscana e Sardegna e poi Corsica.

Da 0% a 20%	Corsica
Da 20% a 40%	Var, Liguria, Toscana, Sardegna
Da 40% a 60%	Alpes-Maritimes

Tabella 5- Potenziale di conversione delle are protette

4.4 L'accessibilità nell'area trasfrontaliera

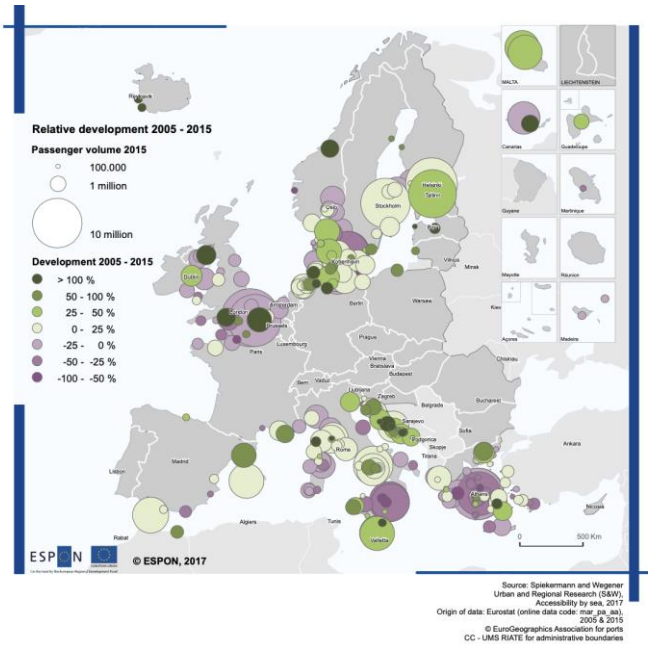
L'accessibilità è una componente chiave dell'attrattiva dei territori e riveste un ruolo di rilievo nello spazio di cooperazione transfrontaliero, con particolare riferimento alla sua dimensione insulare.
Vi sono evidenze a sostegno dell'importanza di questo tema.
Le isole, le aree scarsamente popolate e le aree montuose, devono affrontare sfide importanti. In alcuni casi, una minore accessibilità e connettività, nonché una base economica più debole, favoriscono, tra gli altri, fenomeni quali, ad esempio, l'emigrazione (brain drain) di persone altamente qualificate.
L'accessibilità via mare e il trasporto marittimo assumono un rilevo ulteriore relativamente alle attività legate all' importazione ed esportazione di merci e al turismo croceristico.
Le aree insulari dipendono fortemente dalle importazioni di beni di prima necessità come i prodotti alimentari e l'energia, nonché della maggior parte degli altri beni di consumo. I costi della vita tendono ad essere, quindi, più elevati nelle isole rispetto alle corrispondenti regioni continentali.
Una seconda componente è legata alle esportazioni di beni che sono prodotti localmente. Le esigenze di trasporto dell'industria della pesca, o dell'agricoltura, o della floricoltura possono essere molto diverse da quelle dell'industria manifatturiera, per le specificità legati alle merci, ai costi, alle frequenze dei trasporti, alla loro affidabilità.
Infine, il turismo croceristico può essere una fonte di sviluppo per molte isole a fronte, però, della disponibilità di strutture e servizi portuali adeguati, in grado di proporre un'offerta turistica attrattiva per le navi da crociera.

4.4.1 Traghetti passeggeri

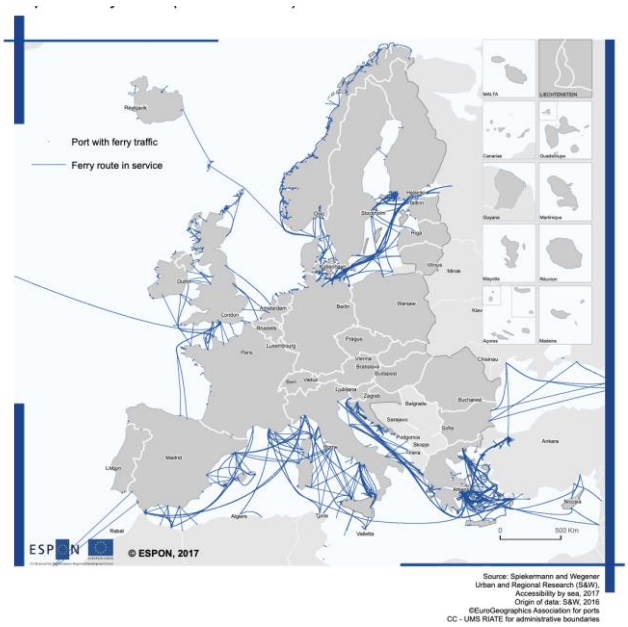
La qualità della vita in molte isole europee e nelle regioni marittime periferiche dipende, in larga misura, dall'esistenza di adeguati servizi di trasporto marittimo.
Il traffico marittimo di passeggeri proviene sia dai passeggeri dei traghetti che da turisti croceristi. Le regioni costiere e le isole europee hanno sviluppato una rete di traghetti piuttosto fitta Tale tendenza è particolarmente evidente per l'area mediterranea, come illustrato nella *Mappa* 17 e nella *Mappa* 18 [63].
In diverse aree dell'Europa, compreso lo spazio transfrontaliero, le linee di traghetti sono una infrastruttura essenziale per la vita quotidiana. La gestione del traffico turistico, del traffico merci ed i relativi impatti economici è un aspetto cruciale per lo sviluppo di queste regioni.
Un importante fattore turistico ed economico per diverse città portuali europee è il business delle crociere. La *Mappa* 19 mette in evidenzia il forte impatto nei porti dell'area transfrontaliera del turismo croceristico. I porti più grandi sono spesso il punto di partenza e di arrivo delle crociere (nella mappa sono indicati con il colore azzurro). Molti porti dell'area, in particolare nelle regioni insulari, costiuiscono scali intermedi per le corcere (nella mappa sono indicati con il colore vede).
Il rapporto tra il numero medio di passeggeri marittimi per abitante fornisce un'indicazione sulle opportunità, ma anche le pressioni che esistono nelle regioni dell'UE che hanno una forte dipendenza dai servizi di trasporto marittimo di passeggeri. La maggior parte delle regioni con la più alta densità di passeggeri marittimi in relazione agli abitanti (come mostra la tonalità verde scura nella mappa) sono regioni insulari relativamente scarsamente popolate. Tra queste, la Corsica registra rapporti particolarmente elevati, seguita dalla Sardegna.

[63] Revealing territorial potentials and shaping new policies in specific types of territories in Europe, ESPON 2017

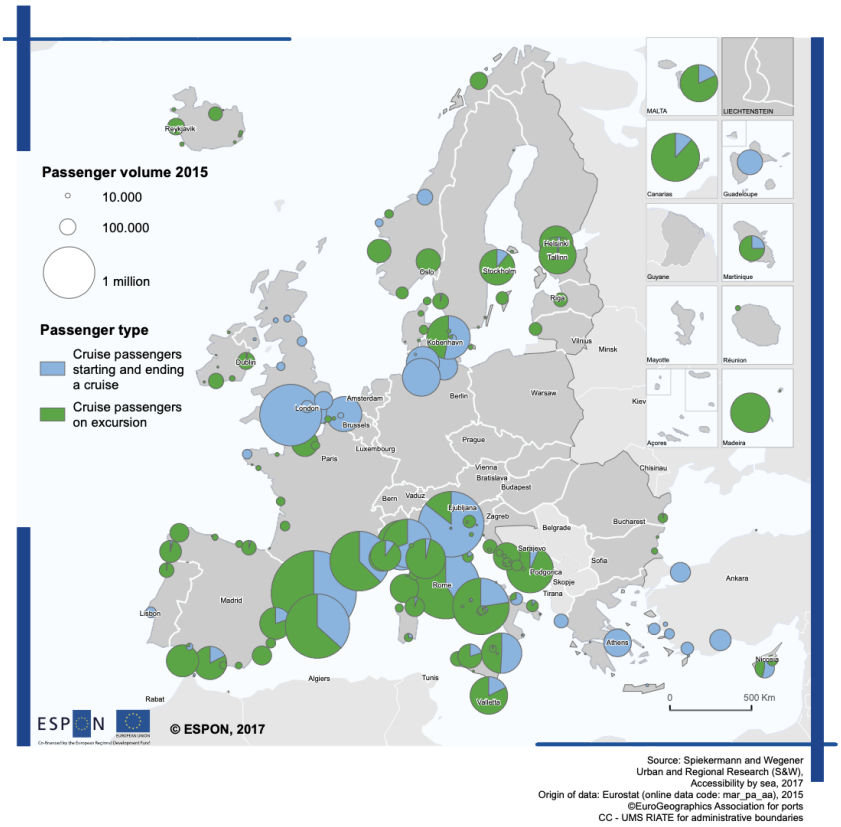
I dati del trasporto marittimo dei passeggeri in rapporto agli abitanti e in termini assoluti ed il dettaglio del numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati, con riferimento allo spazio transfrontaliero sono rappresentati nella Mappa 20 e nella Tabella 6.



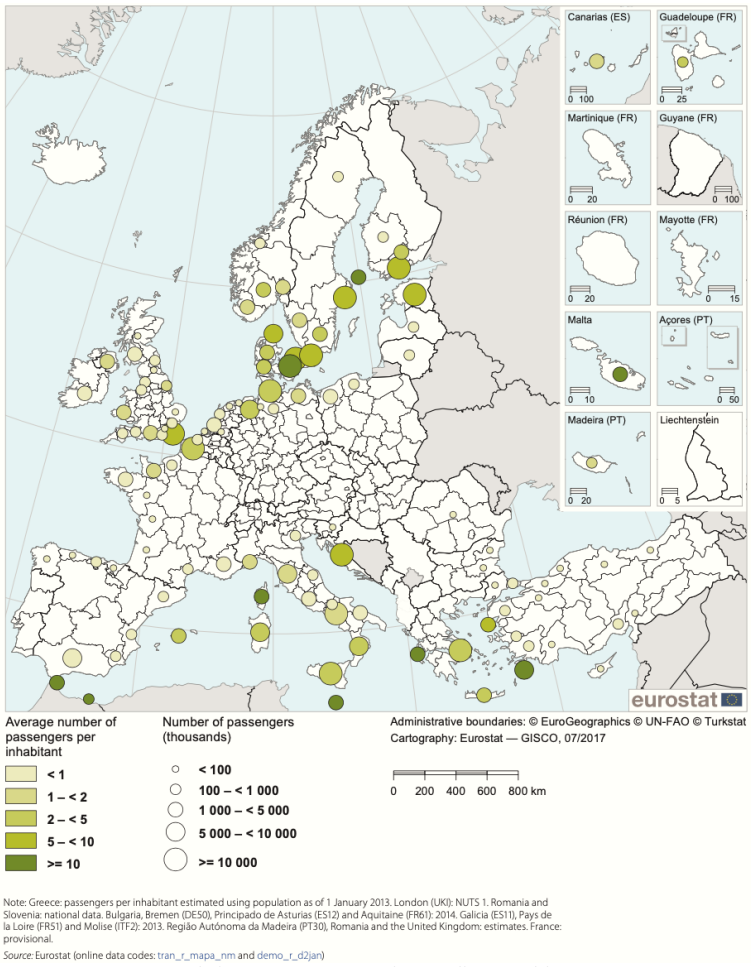
Mappa 17 Evoluzione del traffico marittimo passeggeri 2005-2015



Mappa 18- Reti traghetti. Fonte: Revealing territorial potentials and shaping new policies in specific types of territories in Europe, ESPON 2017



Mappa 19- Volume passeggeri, 2015. Fonte: Revealing territorial potentials and shaping new policies in specific types of territories in Europe, ESPON 2017.



Mappa 20_Trasporto marittimo_N. Passeggeri e media per abitante, Fonte: Eurostat 2017

NUTS 2	2014	2015	2016
Provence-Alpes-Côte d'Azur	3.655	3.474	2.844
Corsica	3.516	3.491	3.896
Liguria	1.924	2.122	2.162
Toscana	5.745	5.991	6.139
Sardegna	6.299	6.599	6.719

Tabella 6 - Trasporto marittimo di passeggeri (in migliaia) per regioni NUTS 2. Fonte Eurostat 2020

4.4.2 Trasporto delle merci via mare

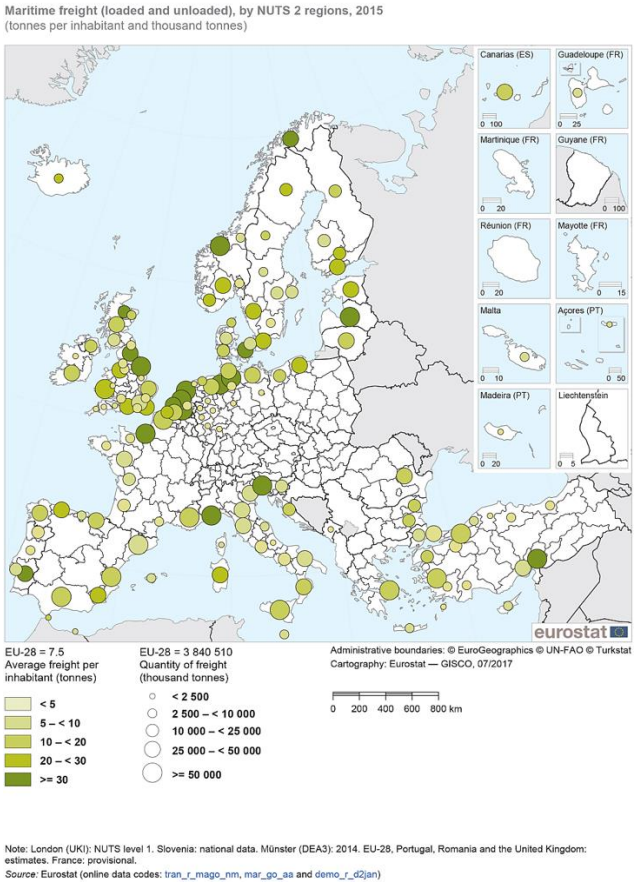
Il trasporto marittimo facilita il commercio internazionale tra gli Stati membri dell'UE e il resto del mondo e contribuisce, tra l'altro, alla sicurezza dell'approvvigionamento energetico, alimentare e di altre merci, fornendo al contempo agli esportatori dell'UE un mezzo per raggiungere i mercati internazionali. La stragrande maggioranza (in tonnellate) delle merci internazionali dell'UE viene trasportata via mare. Più di due terzi delle merci marittime movimentate nei primi 20 porti dell'UE arrivano da o sono destinate a un paese terzo.

La zona transfrontaliera ha un numero considerevole di porti per merci.
Genova è il porto container più importante. Per quanto riguarda le destinazioni, i porti italiani e francesi gestiscono le merci principalmente con porti al di fuori dell'UE, compresi quelli nel Mar

Mediterraneo. Il 79% delle merci dai porti in Italia (trasporto marittimo a corto raggio) è diretto verso altri porti del Mediterraneo. Dai porti in Francia, la rispettiva quota è del 32%.
La *Mappa* 21mostra la densità del trasporto marittimo di merci, qui definita come la media delle merci caricate e scaricate per abitante. La media UE-28 per tutte le regioni è di 7,5 tonnellate.
Il trasporto marittimo, in termini di caricamento e scaricamento merci nell'anno 2018 espresso in migliaia di tonnellate, vede la Liguria e la regione Provence-Alpes-Côte D'azur protagoniste, seguite da Sardegna e Toscana.

Se si osserva la tendenza nell'arco di tempo (2014 – 2018), si evidenzia che la movimentazione delle merci è incrementata in quasi tutte le regioni dello spazio transfrontaliero. In termini percentuali, tale incremento risulta più marcato per quanto riguarda la Liguria e la Toscana, seguite dalla Sardegna e, poi, dalla Provence-Alpes-Côte d'Azur. La Corsica invece ha subito un decremento, in termini di movimentazione delle merci nel periodo considerato.
La *Tabella* 7 indica l'andamento della movimentazione delle merci nei porti delle regioni dello spazio transfrontaliero.

Con riferimento ai maggiori porti di carico al livello europeo, l'area transfrontaliera è caratterizzata da performance importanti con particolare riferimento a Genova, seguita da Livorno e Cagliari (*Mappa* 22)

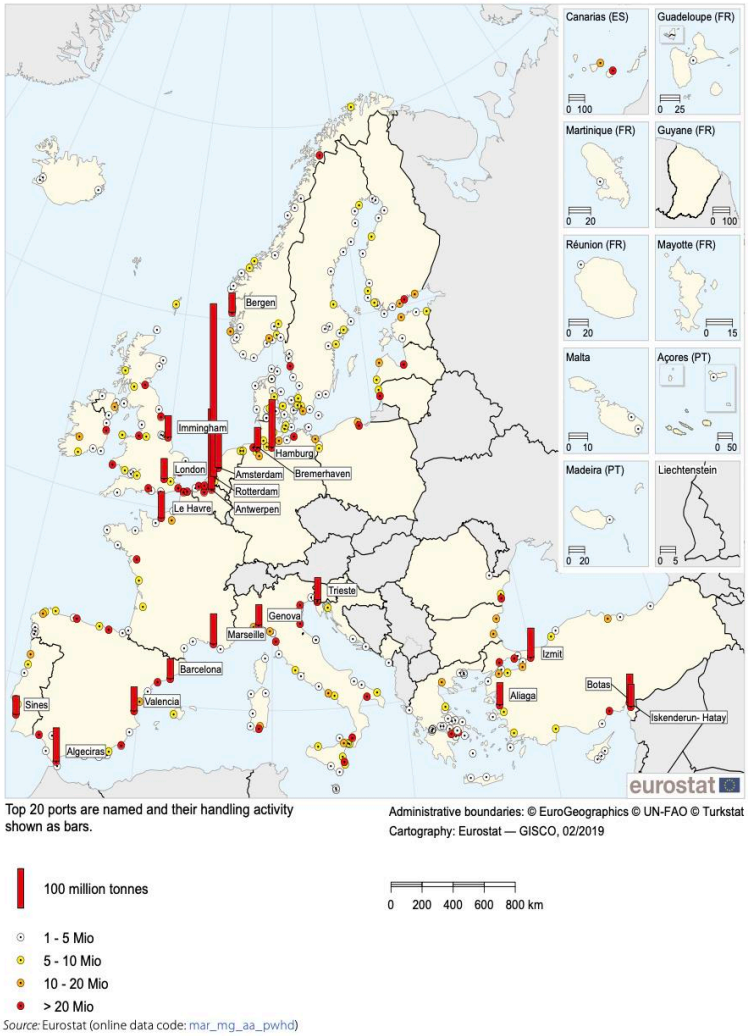


Mappa 21- Trasporto merci via mare in assoluto e per abitante, Eurostat 2015

GEO/TIME	2014	2015	2016	2017	2018
Provence-Alpes-Côte d'Azur	75.564	78.648	77.622	77.038	77.072

Corsica	1.427	1.529	1.546	1.046	1.299
Liguria	66.330	67.949	70.008	75.385	79.731
Toscana	29.871	33.712	31.857	32.503	35.975
Sardegna	45.685	49.439	49.488	46.430	49.003

Tabella 7- Movimentazione merci (in migliaia di tonnellate) trasporto marittimo, fonte: Eurostat 2019



Mappa 22- Principali porti di carico per peso lordo delle merci movimentate, 2017, Eurostat 2019

4.4.3 Passeggeri: Trasporto aereo

Una recente indagine Eurostat[64], conferma che negli ultimi anni si è verificata una rapida crescita del trasporto aereo di passeggeri, sia al livello UE che nel resto del mondo. Questi cambiamenti sono stati, almeno in parte, guidati da misure di liberalizzazione con riferimento, ad esempio, alle licenze dei vettori aerei, all'accesso al mercato e le tariffe. Queste misure hanno portato alla crescita delle compagnie aeree a basso costo e all'espansione degli aeroporti regionali più piccoli, generalmente meno congestionati e con tasse di atterraggio più basse rispetto ai principali aeroporti internazionali.

[64] Eurostat's annual flagship publication, the Eurostat regional yearbook, 2020

Il numero più alto di passeggeri aerei rispetto alla popolazione è stato spesso registrato nelle regioni insulari scarsamente popolate che sono destinazioni turistiche.

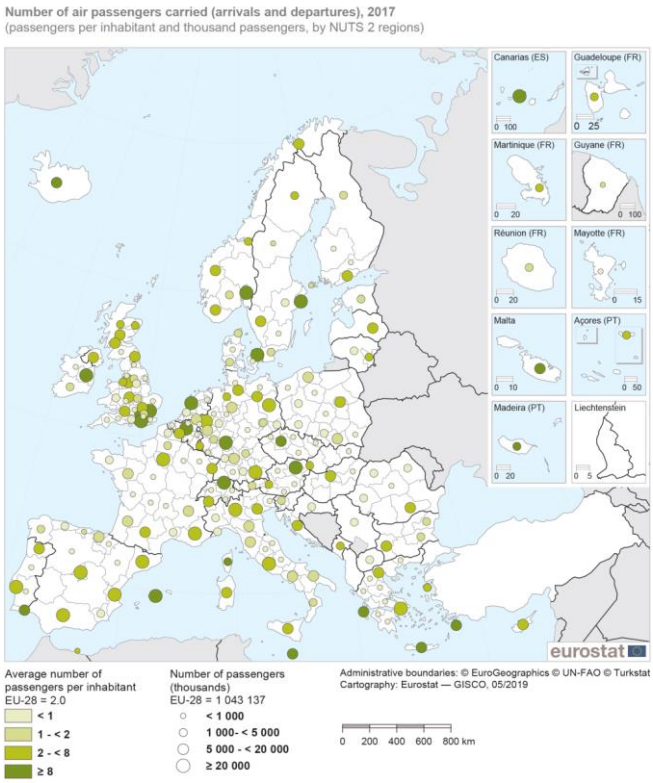
ll dato transfrontaliero, al 2018, conferma un incremento di passeggeri si è avuto in tutte le regioni dell'area transfrontaliera, come mostra la tabella seguente.

GEO/TIME	2014	2015	2016	2017	2018
Provence-Alpes-Côte d'Azur	20.329	20.708	21.311	22.722	23.731
Corse	3.338	3.440	3.657	4.010	4.274
Liguria	1.259	1.354	1.261	1.241	1.461
Toscana	6.838	7.201	7.480	7.871	8.156
Sardegna	7.350	7.602	7.569	8.313	8.750

Tabella 8- Trasporto aereo di passeggeri per regioni NUTS 2. Fonte: Eurostat's annual flagship publication, the Eurostat regional yearbook, 2020

La mappa che segue fornisce anche informazioni sul rapporto tra passeggeri e numero di abitanti. Questo indicatore può essere utilizzato per analizzare le pressioni ambientali associate ad un elevato numero di voli/passeggeri aerei. Come evidenziato nella mappa , tale rapporto è alto nei grandi aeroporti europei, ma anche nelle regioni insulari.

Nell'area transfrontaliera, questa tendenza è confermata con riferimento alla Corsica (per la quale il rapporto è di almeno 8 passeggeri per abitante) e la Sardegna (per la quale il rapporto è tra i 2 e gli 8 passeggeri per abitante).



Mappa 23- Numero di passeggeri trasporto aereo 2017)per abitante e migliaia di passeggeri, NUTS2 – fonte: Eurostat 2017

4.4.4 Trasporto su strada

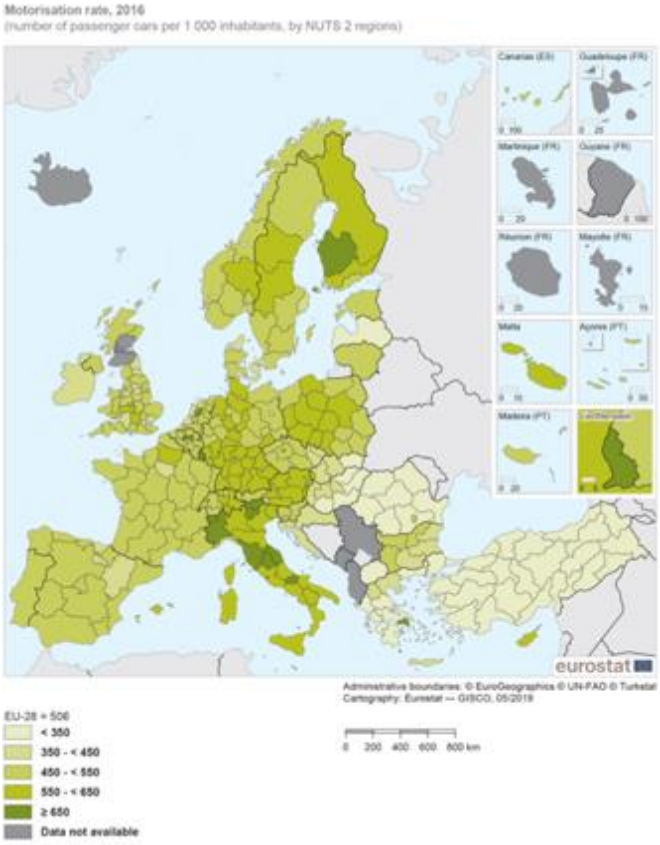
Passeggeri

Le strade sono di gran lunga la modalità di trasporto più comune nell'UE per il trasporto di passeggeri e di merci interne.

Rispetto alle dimensioni della popolazione, nel 2016, nell'UE-28 c'erano in media 506 autovetture ogni 1 000 abitanti (poco più di un'autovettura ogni due persone).

Nella mappa che segue (il tasso di motorizzazione delle regioni europee) la tonalità più scura identifica le regioni dell'UE in cui il tasso di motorizzazione è di almeno 650 autovetture ogni 1 000 abitanti nel 2016 (tra queste la Toscana). Tassi relativamente elevati anche nelle regioni insulari tra queste la Sardegna (619 ogni 100° abitanti) e Corsica (558 ogni 1000 abitanti).

Queste cifre sono, in parte, spiegate dalla mancanza di modalità di trasporto alternative per i viaggi interni di passeggeri. Allo stesso modo le isole indicate sono destinazioni turistiche e registrano una forte domanda di veicoli a noleggio da parte di non residenti, la cui inclusione gonfia il rapporto. [65]



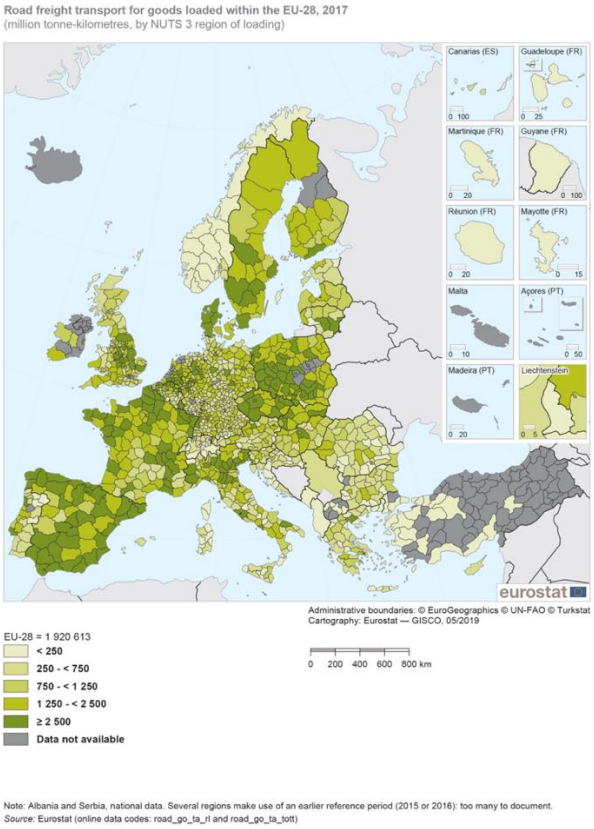
Mappa 24 Tasso di motorizzazione, fonte: Eurostat 2020 su dati 2016

Merci

Nel 2017, il peso totale delle merci trasportate su strada nell'UE-28 era di 14,7 miliardi di tonnellate; se si tiene conto della distanza percorsa per ogni operazione di trasporto merci, ciò equivaleva a 1.921 miliardi di tonnellate-chilometri (tkm).[66]

[65] EU Regional Yearbook 2019, EUROSTAT 2019
[66] Eurostat, 2019

La mappa seguente conferma che molte delle regioni con i più alti livelli di trasporto merci su strada sono caratterizzate dalla presenza di porti merci, da una densità di popolazione relativamente elevata, o si trovano sulle principali arterie stradali. Le regioni con i livelli più bassi di trasporto merci su strada sono spesso regioni insulari relativamente piccole, dove le merci tendono ad essere scaricate piuttosto che caricate, o regioni rurali, prevalentemente nelle zone orientali o meridionali (diverse dalla Spagna e dall'Italia settentrionale) dell'UE.



Mappa 25- Merci trasporto su strada NUTS3 – Fonte Eurostat 2019

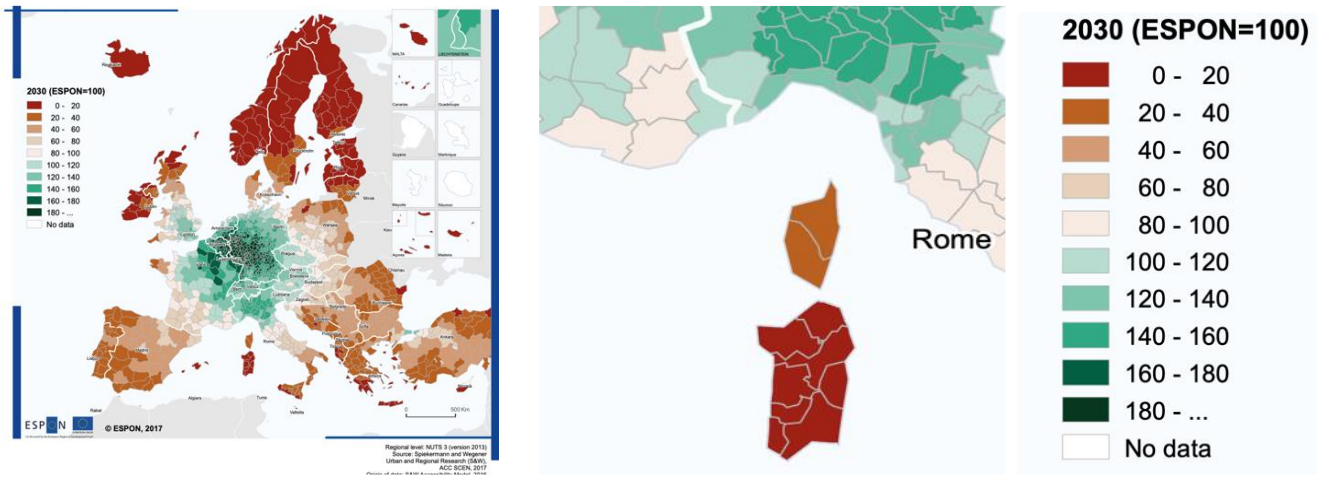
Nel dettaglio, per quanto riguarda l'area transfrontaliera e a conferma delle tendenze generali indicate in precedenza, il trasporto delle merci su strada ha un volume maggiore in corrispondenza dei centri portuali italiani di Genova, e Livorno. Seguono Var, Savona e Lucca. Meno elevate sono invece le quote di trasporto merci su gomma nelle zone dell'area del programma con minor tasso di urbanizzazione. La seguente tabella descrive il dettaglio del trasporto di merci su strada per quantità di merci caricate (milioni tonnellate-chilometro) con riferimento all'area transfrontaliera:

Valori compresi tra 250 e 750	Corsica-Nord, Imperia, La Spezia, Nuoro, Oristano, Olbia-Tempio, Ogliastra, Medio Campidano, Carbonia-Iglesias, Massa-Carrara, Grosseto
Valori compresi tra 750 e 1.250	Alpes-Maritimes, Pisa, Sassari, Cagliari
Valori compresi tra 1.250 e 2.500	Var, Savona, Lucca
Valori superiori a 2.500	Genova, Livorno

Tabella 9 Trasporto su strada (milioni tonnellate-chilometro), Fonte Eurostat 2019

4.4.5 Il potenziale di accessibilità dello spazio transfrontaliero

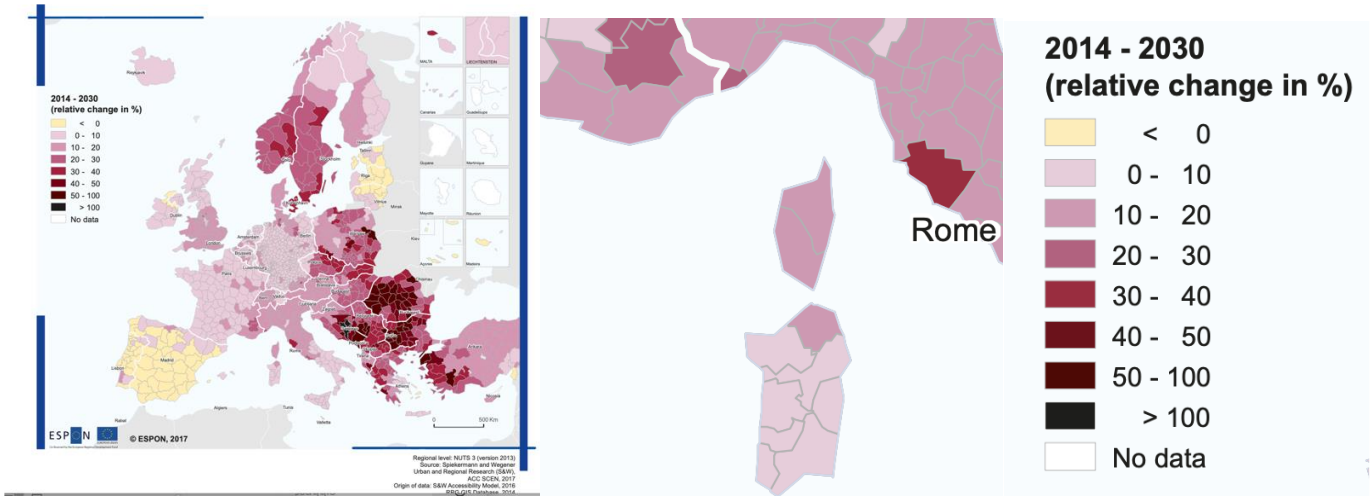
E' possibile prevedere traiettorie di sviluppo in termini di accessibilità per l'area transfrontaliera?
Lo studio "Revealing territorial potentials and shaping new policies in specific types of territories in Europe - Islands, mountains, sparsely populated and coastal regions"[67] illustra possibili scenari di sviluppo nell'arco del periodo che va fino al 2030, in termini di accessibilità stradale, ferroviaria e aerea.
Per quanto riguarda l'accessibilità stradale, in base a tale studio, non sono prevedibili cambiamenti sostanziali rispetto al piano di sviluppo della rete TEN-T stradale. Sarà confermato il modello centro-periferia. L'accessibilità su strada nel 2030 sarà, come oggi, più alta nelle regioni urbane e la più bassa nelle regioni rurali ed insulari e costiere. Nella mappa seguente, è illustrato lo scenario europeo e il dettaglio per quanto riguarda lo spazio transfrontaliero.



Mappa 26Potenziale di accessibilià su strada, 2030, ESPON, 2017

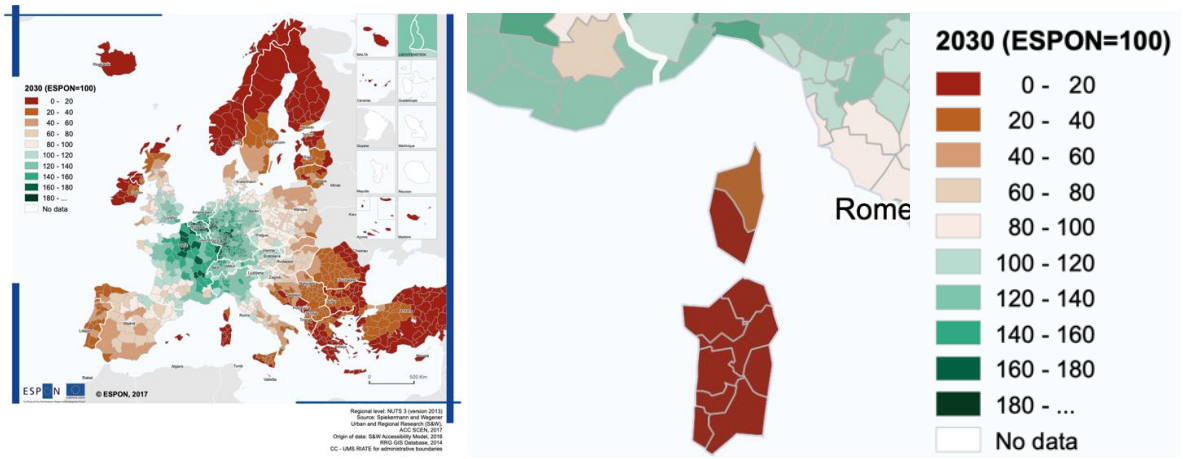
Tuttavia, considerando il potenziale di accessibilità relativo, ovvero la variazione rispetto all'anno di riferimento il 2014, le regioni montane, le isole, le regioni scarsamente popolate e le regioni costiere aumenteranno in qualche modo la loro accessibilità attraverso gli investimenti TEN-T, come evidenziato nella mappa seguente.

[67] Revealing territorial potentials and shaping new policies in specific types of territories in Europe Islands, mountains, sparsely populated and coastal regions, ESPON, 2017



Mappa 27 - cambiamenti nel potenziale di accessibilità stradale, 2014-2030, ESPON 2017.

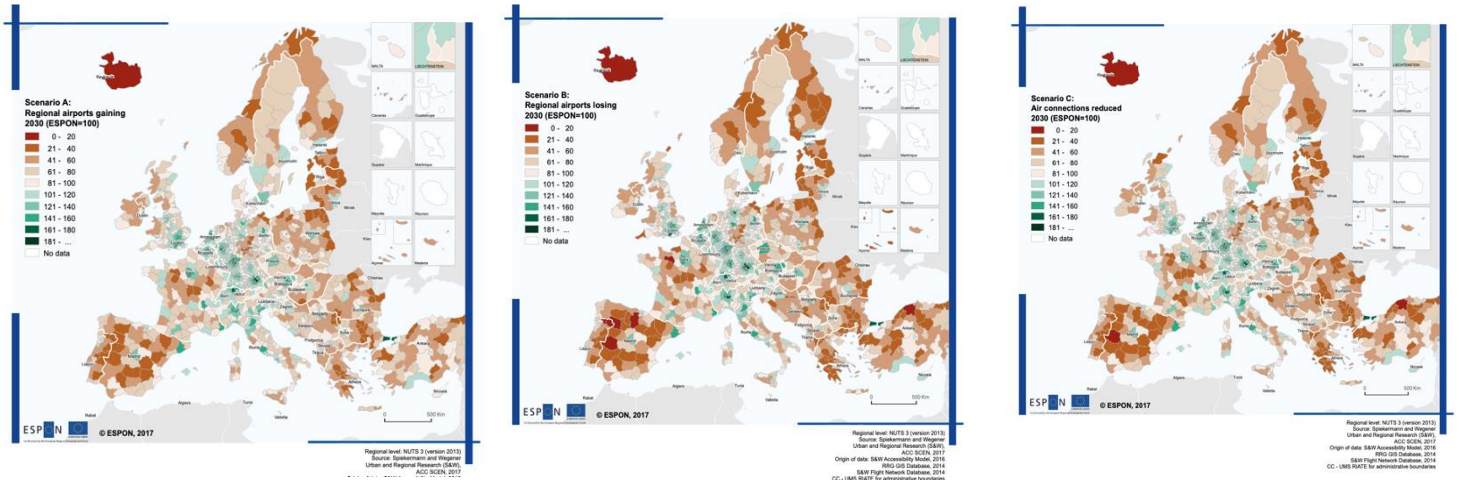
Se si considera il potenziale di accessibilità attraverso il sistema ferroviario, sempre al 2030, emerge il netto predominio delle regioni urbane, mentre le regioni rurali si attestano al di sotto dell'80% della media ESPON. Le regioni di montuose e le regioni costiere avranno un livello di accessibilità pari a circa l'80% della media ESPON. L'accessibilità più bassa si avrà nelle isole e nelle zone scarsamente popolate. La mappa che segue da evidenza del livello europeo e della zona di cooperazione transfrontaliera.



Mappa 28 – Potenziale di accessibilità ferroviaria, 2030, ESPON 2017

L'accessibilità potenziale attraverso i collegamenti aerei è più difficile da prevedere. Più variabili ne condizionano i risultati quali ad esempio: la presenza di infrastrutture adeguate in termini di aeroporti; le strategie future dei singoli vettori aerei. Lo studio proposto da ESPON prevede tre scenari diversamente condizionati da fattori quali: il comportamento del mercato, le decisioni politiche o i cambiamenti di prezzo dovuti, ad esempio, al rafforzamento delle politiche ambientali e climatiche.
Le ipotesi di scenario si traducono in un incremento (scenario A: Aeroporti regionali che aumentano) o in una diminuzione (scenario B: Aeroporti regionali che chiudono, scenario C: Collegamenti aerei ridotti), dei servizi di volo tra aeroporti europei.
Nello scenario A: le regioni costiere avranno un'accessibilità aerea quasi a livello della media europea, e le regioni montuose avranno una accessibilità superiore all' 80% della media ESPON (100). Anche le isole si troveranno in una posizione altrettanto buona, in termini di accessibilità aerea, di oltre il

70% rispetto alla media ESPON. Nello scenario B la riduzione dei voli verso gli aeroporti regionali comporta un leggero aumento del predominio delle regioni urbane (media di 125 punti percentuali), mentre le aree rurali riducono la loro posizione relativa rispetto alla media. Infine, come risultato dello scenario C è importante sottolineare il predominio delle regioni urbane mentre le aree rurali riducono il loro valore medio.



Mappa 29 Scenari A, B, C: potenziale di accessibilità aerea 2030, ESPON 2017

Nell'affrontare le questioni dell'accessibilità, è necessario trovare un equilibrio tra investimenti infrastrutturali " pesanti " e misure più "morbide" per migliorare la cooperazione tra gli attori dello sviluppo economico e dei processi di innovazione. Gli investimenti infrastrutturali sono particolarmente giustificati quando si evidenzia un "anello mancante" o una " congestione della rete" che ostacolano lo sviluppo economico.

Occorre tenere presente che l'accessibilità è il risultato combinato di: una rete di trasporto e dell'ubicazione geografica dei punti di localizzazione dei servizi, dei mercati e di altre strutture o destinazioni considerate attraenti. Di conseguenza, il miglioramento dell'accessibilità può essere affrontato dal punto di vista degli investimenti in infrastrutture di trasporto, dal punto di vista dell'organizzazione territoriale (ad esempio, della fornitura di servizi, degli insediamenti, delle aree naturali) e da un punto di vista di infrastrutture soft quali: piattaforme integrate ICT con servizi intelligenti per l'interoperabilità dei collegamenti multimodali e per i passeggeri della zona di cooperazione ; ICT e software per le informazioni e la bigliettazione intermodale.

5 Diseguaglianze di carattere sociale

Dopo la doppia recessione registrata nel 2008 e nel 2011, l'economia dell'Unione europea è tornata a crescere. La crisi ha gravemente colpito quasi tutti gli Stati membri e ha arrestato il processo di riduzione a lungo termine delle disparità nel PIL pro capite tra gli Stati membri. Con l'inizio della ripresa, tali disparità sono nuovamente diminuite e sono stati registrati tassi di crescita ovunque, più alti nei paesi con livelli di PIL pro capite inferiori.

5.1 La transizione dall'istruzione al lavoro

Uno dei principi alla base del pilastro europeo dei diritti sociali è garantire che "tutti abbiano diritto a un'istruzione, a una formazione e a un apprendimento permanente di qualità e inclusivo, al fine di mantenere e acquisire competenze che consentano loro di partecipare pienamente alla società e di gestire con successo le transizioni nel mercato del lavoro".
In questa prospettiva, la promozione dell'istruzione e della formazione è considerata cruciale per promuovere il progresso economico e sociale. Questo vale in particolare nel contesto di un'economia globalizzata e fondata sulla conoscenza, dove occorre una forza lavoro altamente qualificata per essere competitiva in termini di produttività e di innovazione.

Abbandono scolastico

Nel percorso dall'istruzione al lavoro, sono maggiori le difficoltà per le persone con bassi livelli di alfabetizzazione, per coloro che lasciano l'istruzione in giovane età e per le persone provenienti da ambienti svantaggiati (per esempio, famiglie di immigrati o famiglie a rischio di povertà o di esclusione sociale).

Date le premesse, il tema dell'abbandono scolastico assume un rilievo particolare. Nell'area transfrontaliera le quote della popolazione attiva con un basso livello di istruzione e la percentuale di "abbandoni scolastici precoci" (età compresa tra 18 e 24 anni) sono superiori alla media UE.
Le mappe e tabelle sottoindicate mostrano i dati relativi all'abbandono scolastico a livello europeo e quelli delle regioni dello spazio transfrontaliero dal 2015 al 2019.
E' utile evidenziare che globalmente, nell'area e nel lasso di tempo considerati, si evidenzia una flessione del tasso di abbandono scolastico.

Mappa 30Giovani che abbandonano prematuramente l'istruzione e la formazione, 2018
(%, percentuale di persone di età compresa tra i 18 e i 24 anni, per regioni NUTS 2), Fonte: Eurostat regional yearbook 2019

GEO/TIME	2015	2016	2017	2018	2019
Provence-Alpes-Côte d'Azur	10,9	11,9	11,7	10,0	7,0

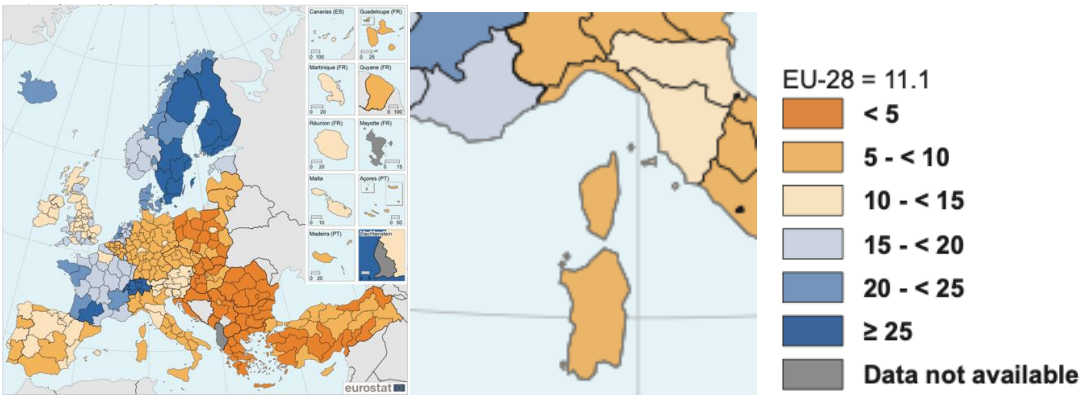
Corsica	28,7	:	:	:	:
Liguria	12,0	11,4	13,1	12,8	10,1
Toscana	13,4	11,5	10,9	10,6	10,4
Sardegna	22,9	18,1	21,2	23,0	17,8

Tabella 10 Giovani che abbandonano prematuramente l'istruzione e la formazione, periodo 2015-2019 Eurostat regional yearbook 2019

Apprendimento lungo tutto l'arco della vita

L'apprendimento lungo tutto l'arco della vita - o istruzione e formazione permanente - ha lo scopo di migliorare le conoscenze, le capacità, le competenze e/o le qualifiche di un individuo per motivi personali, sociali e/o professionali. Nel corso della vita lavorativa di una persona è progressivamente necessario migliorare le competenze acquisite e apprenderne di nuove che siano rilevanti per un determinato lavoro o che offrano opportunità per nuovi percorsi di carriera. In questo contesto, l'indagine sulle forze di lavoro dell'UE (IFL) [68] fornisce informazioni sulla quota della popolazione di età compresa tra i 25 e i 64 anni che ha ricevuto un'istruzione o una formazione formale o non formale. Questo indicatore mostra la partecipazione degli adulti all'apprendimento (istruzione e formazione). L'obiettivo europeo era di incrementare la partecipazione degli adulti fino ad almeno il 15% entro il 2020.

Nel 2018, una persona su nove (vale a dire l'11,1%) della popolazione adulta dell'UE-28 ha partecipato all'istruzione e alla formazione, come indicato nella mappa seguente.
Per quello che concerne la partecipazione degli adulti all'apprendimento, ad eccezione della Provence-Alpes-Côte d'Azur, le regioni dell'area transfrontaliera si situano al di sotto della media UE.[69] Preme ricordare che l'obiettivo europeo era quello di incrementare la partecipazione degli adulti fino ad almeno il 15% entro il 2020.
Di seguito le mappe con i dati UE e una tabella delle regioni dello spazio transfrontaliero con i dati relativi agli anni dal 2015 al 2019



Mappa 31- Partecipazione degli adulti all'istruzione e alla formazione, 2018. Fonte: Eurostat regional yearbook 2019

[68] La Rilevazione sulle Forze di Lavoro (RFL) ha come obiettivo di ottenere, attraverso una serie di interviste individuali all'interno dei nuclei familiari, delle informazioni sul mercato del lavoro e sulle questioni ad esso connesse. L'inchiesta sulla forza lavoro (LFS) dell'Unione Europea (UE) riguarda tutti i membri dei nuclei familiari ed esclude quindi tutti i cittadini che vivono in strutture collettive come caserme, ospedali, residenze per anziani etc. Tutti gli stati membri adottano definizioni comuni in linea con le raccomandazioni formulate a livello internazionale dall' Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO). " cfr EUROSTAT, Statistics explained, RFL– FR:

[69] Eurostat regional yearbook 2019

GEO/TIME	2015	2016	2017	2018	2019
Provence-Alpes-Côte d'Azur	17,5	17,8	16,2	15,3	16,7
Corse	8,4	9,1	8,0	5,9	7,2
Liguria	7,2	9,2	9,3	9,1	9,8
Toscana	9,1	10,3	9,0	10,0	9,4
Sardegna	7,8	9,9	8,5	8,5	8,5

Tabella 11- Partecipazione degli adulti all'istruzione e alla formazione, 2015-2019. Fonte: Eurostat 2020

Not in Education, Employment, Training (NEET)

Il fenomeno dei giovani e dei giovani-adulti non impegnati in percorsi di istruzione, occupazione e formazione (Not in Education, Employment, Training - NEET) emerso negli anni Novanta sulla scena europea può essere considerato come una nuova forma di sofferenza e di esclusione sociale che riguarda una parte crescente della società, ma per alcuni aspetti anche come la conseguenza di un corto circuito del sistema-società.

La quota di giovani di età compresa tra i 18 e i 24 anni che non hanno avuto un'occupazione, né un'istruzione o una formazione (NEET) può essere espressa rispetto alla popolazione totale della stessa età (18-24 anni). Si noti che il numeratore comprende non solo i giovani disoccupati, ma anche i giovani che sono economicamente inattivi per motivi diversi dall'istruzione o dalla formazione (ad esempio, perché si occupano di familiari, fanno volontariato o viaggiano, sono malati o disabili). Il tasso di NEET è uno degli indicatori utilizzati all'interno del quadro di valutazione del pilastro europeo dei diritti sociali.

La media UE si attesta intorno a 13,7 punti percentuali.

In riferimento alla distribuzione della popolazione giovane senza lavoro e senza studio espressa in % con età 15-24 (Indicatore NEET), nel tempo (2015-2017) la Sardegna ha un'incidenza del fenomeno molto alta. Segue la Liguria, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Toscana e Corsica. È utile evidenziare che il fenomeno, per quanto preoccupante, registra un decremento in gran parte delle regioni dello spazio transfrontaliero.

	2015	2016	2017
Provence-Alpes-Côte d'Azur	12,3	11,7	13,4
Corsica	16,2	11,1	9,8
Liguria	15,9	14,7	17,5
Toscana	16,4	14,9	13,3
Sardegna	26,8	24,4	24,1

Tabella 12 Percentuale NEET nel tempo (2015-2017), EUROSTAT, 2020

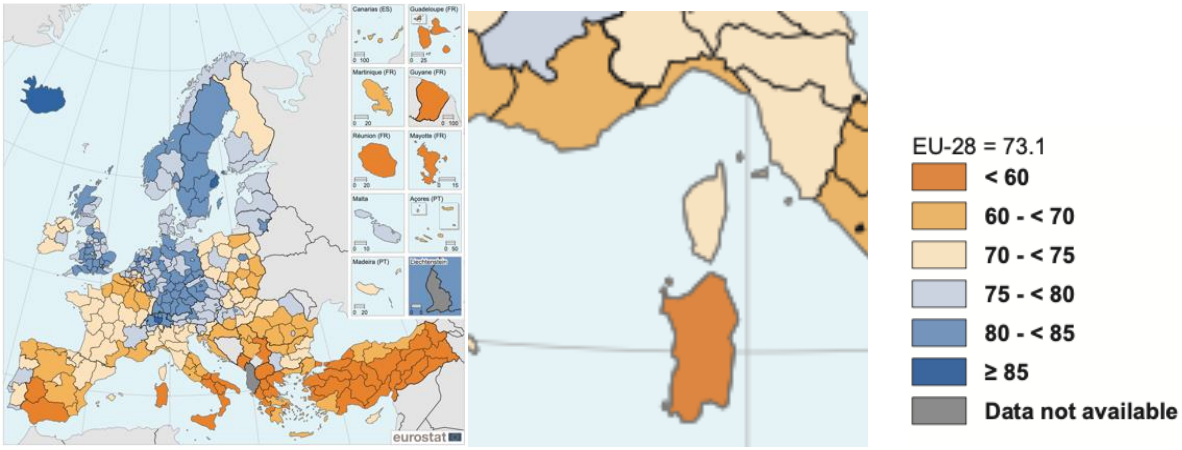
5.2 Occupazione e mercato del lavoro

Un mercato del lavoro ben funzionante, al pari di una forza lavoro altamente qualificata in grado di acquisire rapidamente nuove competenze, è un prerequisito per la realizzazione di un'economia dinamica e competitiva. Il pilastro europeo dei diritti sociali è concepito per garantire effettivi diritti dei cittadini, assicurando: pari opportunità e accesso ai mercati del lavoro; condizioni di lavoro eque; protezione e inclusione sociale.

Nel 2018, la popolazione dell'UE-28 tra i 15 e i 74 anni era di 380,4 milioni di persone. La forza lavoro - spesso indicata come popolazione economicamente attiva - era composta da 246,7 milioni di persone, mentre 133,8 milioni di persone erano considerate al di fuori della forza lavoro, o

economicamente inattive (in altre parole, persone che non erano né occupate né disoccupate). Guardando più in dettaglio, la forza lavoro dell'UE-28 era composta da 229,8 milioni di occupati e 16,9 milioni di disoccupati (coloro che non lavorano, ma cercano attivamente e sono disponibili al lavoro).

Nel 2016, il tasso di occupati tra le persone di età compresa fra i 20 e i 64 anni nell'UE ha superato per la prima volta il livello precedente alla crisi. Con una quota pari al 71%, esso è superiore — seppur in stretta misura — al picco precedente del 70% toccato nel 2008[70]. La ripresa, tuttavia, non si è avvertita in tutti i paesi dell'UE. In più della metà degli Stati membri la percentuale è inferiore al 70%. Gli effetti della crisi sui tassi di occupazione hanno compromesso la possibilità di raggiungere l'obiettivo entro il 2020.



Mappa 32- Tasso di occupazione, 2018, (%, quota di persone di età compresa tra i 20 e i 64 anni, per regioni NUTS 2), Eurostat regional yearbook 2019

Il tasso di occupazione nella regione transfrontaliera vede la prevalenza delle regioni attestarsi al di sotto della media UE, se pure con qualche differenza. La seguente tabella fornisce un dettaglio dei dati per annualità e regione dello spazio transfrontaliero.

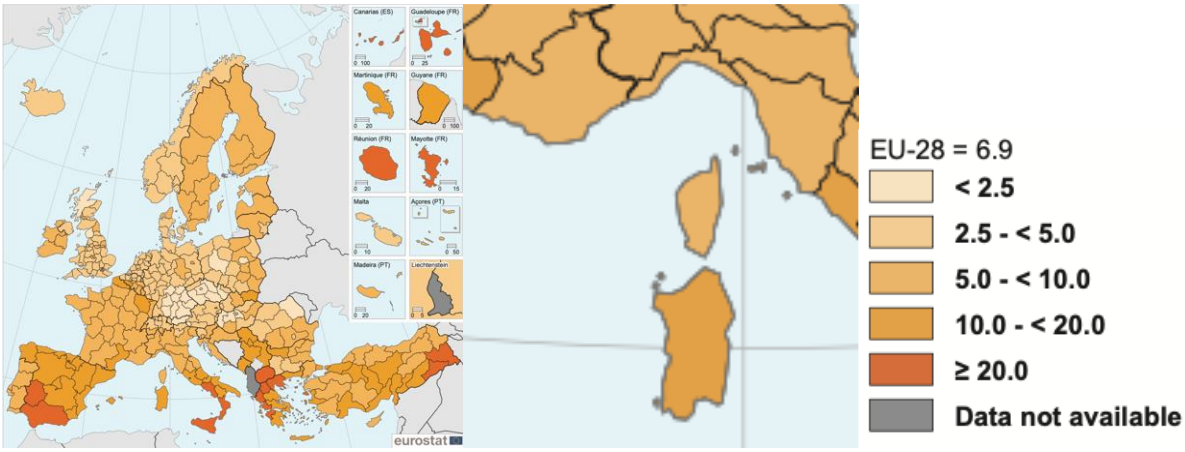
GEO/TIME	2015	2016	2017	2018	2019
Provence-Alpes-Côte d'Azur	61,9	62,7	62,7	63,5	63,5
Corsica	55,3	64,1	68,3	65,6	67,2
Liguria	62,4	62,7	62,4	63,0	63,3
Toscana	64,8	65,3	66,0	66,5	66,9
Sardegna	50,1	50,3	50,5	52,7	53,8

Tabella 13 Tasso di occupazione, 2015- 2019, (%, quota di persone di età compresa tra i 20 e i 64 anni, per regioni NUTS 2), Eurostat, 2020

La disoccupazione può avere un impatto non solo sul benessere economico di un paese (potenziale impiego di manodopera non utilizzato e una maggiore assistenza in materia di protezione sociale), ma anche sul benessere degli individui senza lavoro e delle loro famiglie. I costi personali e sociali della disoccupazione sono variegati e comprendono un rischio maggiore di povertà, debiti o

[70] 7 Rapporto di Coesione

mancanza di una casa, mentre lo stigma della disoccupazione può causare una riduzione dell'autostima, un crollo dei rapporti famigliari/personali o l'esclusione sociale.
Nel 2018, nell'UE-28 vi erano 16,9 milioni di disoccupati di età compresa tra i 15 e i 74 anni, pari al 6,9% della forza lavoro totale. Dopo aver raggiunto un picco di 26,1 milioni di disoccupati, pari al 10,9% della forza lavoro nel 2013, il numero di persone senza lavoro è diminuito complessivamente di oltre un terzo, pari a 9,2 milioni. Di conseguenza, il tasso di disoccupazione nell'UE-28 è sceso a un livello che nel 2018 è stato, per la prima volta, inferiore a quello registrato all'inizio della crisi finanziaria ed economica globale nel 2008 (7,0%).[71]



Mappa 33 Tasso di disoccupazione 2018, (%, quota della forza lavoro di età compresa tra 15 e 74 anni, per regioni NUTS 2), Eurostat regional yearbook 2019

I dati relativi alla disoccupazione nell'area di cooperazione transfrontaliera sono superiori alla media EU (6,9%). Nel 2019, la Sardegna registra il tasso più elevato di disoccupazione.

GEO/TIME	2015	2016	2017	2018	2019
Provence-Alpes-Côte d'Azur	11,0	10,6	10,3	9,3	8,8
Corse	11,9	8,3	9,8	5,0	6,4
Liguria	9,2	9,8	9,5	9,9	9,6
Toscana	9,2	9,5	8,6	7,4	6,8
Sardegna	17,4	17,3	17,0	15,4	14,7

Tabella 14- Tasso di disoccupazione nel tempo (2015-2019)
(%, quota della forza lavoro di età compresa tra 15 e 74 anni, per regioni NUTS 2), Eurostat 2020

Preme comunque sottolineare che in tutte le regioni, negli ultimi anni la disoccupazione è diminuita. I tassi di riduzione più importanti si sono verificati in Corsica (-4,2%) e in Sardegna (-3,3%)

[71] Nell'aprile 2020, secondo mese di attuazione delle misure di contenimento Covid-19 da parte della maggior parte degli Stati membri, il tasso di disoccupazione stagionale nell'area dell'euro è stato del 7,3%, in aumento rispetto al 7,1% del marzo 2020. Il tasso di disoccupazione nell'UE era del 6,6% nell'aprile 2020, in aumento rispetto al 6,4% del marzo 2020. Questi dati provengono da Eurostat, l'ufficio statistico dell'Unione Europea.Secondo le stime di Eurostat, nell'aprile 2020, 14,079 milioni di uomini e donne risultano disoccupati nei paesi dell'UE, di cui 11,919 milioni nell'area dell'euro. Rispetto a marzo 2020, il numero dei disoccupati è aumentato di 397 000 unità nell'UE e di 211 000 nell'area dell'euro.Cfr. Comunicato stampa, 3 giugno 2020, EUROSTAT. https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-press-releases/-/3-03062020-AP?inheritRedirect=true&redirect=%2Feurostat%2Fweb%2Fcovid-19%2Foverview

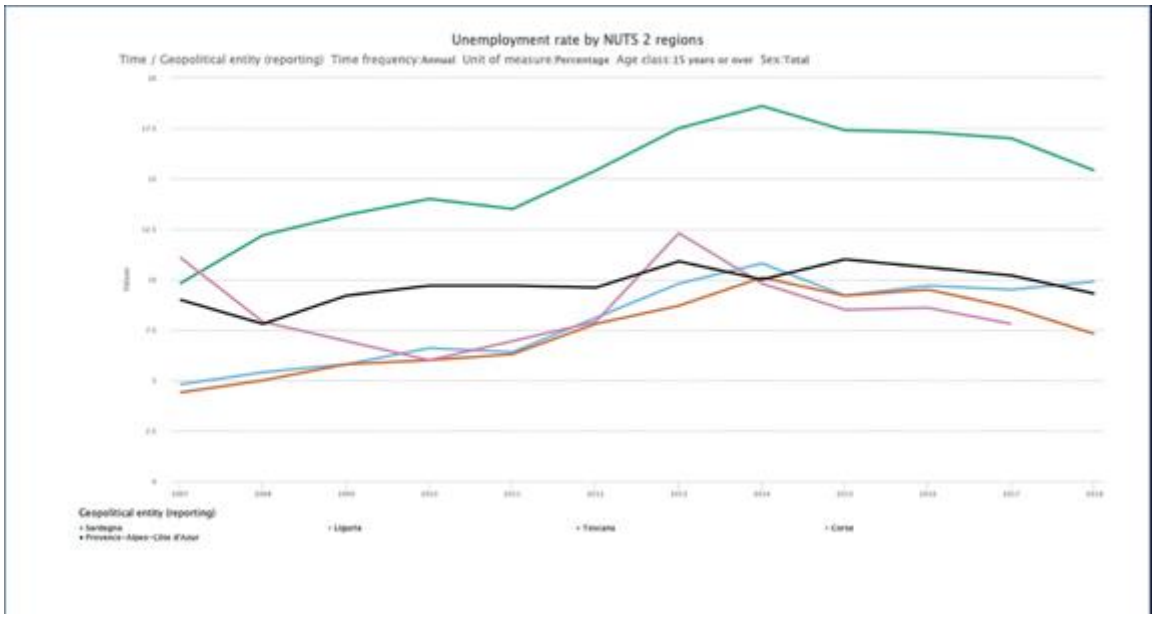


Figura 1 Tasso di disoccupazione nel tempo (2009-2018) – Eurostat 2019

Se consideriamo la disoccupazione di lungo periodo, per una media EU che è pari al 3%, lo spazio transfrontaliero (dati EUROSTAT 2016) ha una media di 5,14%, mentre nel dettaglio, Corsica è al di sotto della media EU (3,3%), Liguria (4,6%), Provence-Alpes-Côte D'Azur (4,4%), Toscana (4,3%) si avvicinano alla media, la Sardegna si colloca al di sopra (9,1%).

La disoccupazione giovanile vede invece percentuali più elevate per Liguria e Sardegna, una posizione intermedia di Toscana e Provence-Alpes-Côte D'Azur e Corsica.

Liguria	36,3%
Sardegna	35,7%
Toscana	22,9
Provence-Alpes-Côte D'azur	22,3%
Corsica	15,8%

Tabella 15- Disoccupazione giovanile fonte Cross Border Cooperation in the Mediterranean Area)

Per quanto riguarda i salari, il documento della Commissione Europea "Cross-Border Cooperation in the Mediterranean area" mette in evidenza come i dati nazionali (non mostrino significative divergenze tra i due paesi. Con una media UE di 20.300 euro, la Francia ha un salario medio di 24.200 euro e l'Italia di 20.400 euro. L'assenza di differenze salariali significative tra i due Paesi può in una certa misura spiegare anche il basso livello di attraversamento delle frontiere per motivi di lavoro.

5.3 Accesso ai servizi di interesse generale incluso quelli sanitari[72]

[72] Fonte: Cross Border Cooperation in the Mediterranean Area

L'accesso ai servizi è generalmente molto buono. Tuttavia, ci sono alcuni luoghi in cui l'accesso ai servizi "fondamentali" (ospedali, scuole elementari e stazioni ferroviarie) è ancora debole. Questo è evidente soprattutto nelle regioni Sardegna e Corsica.

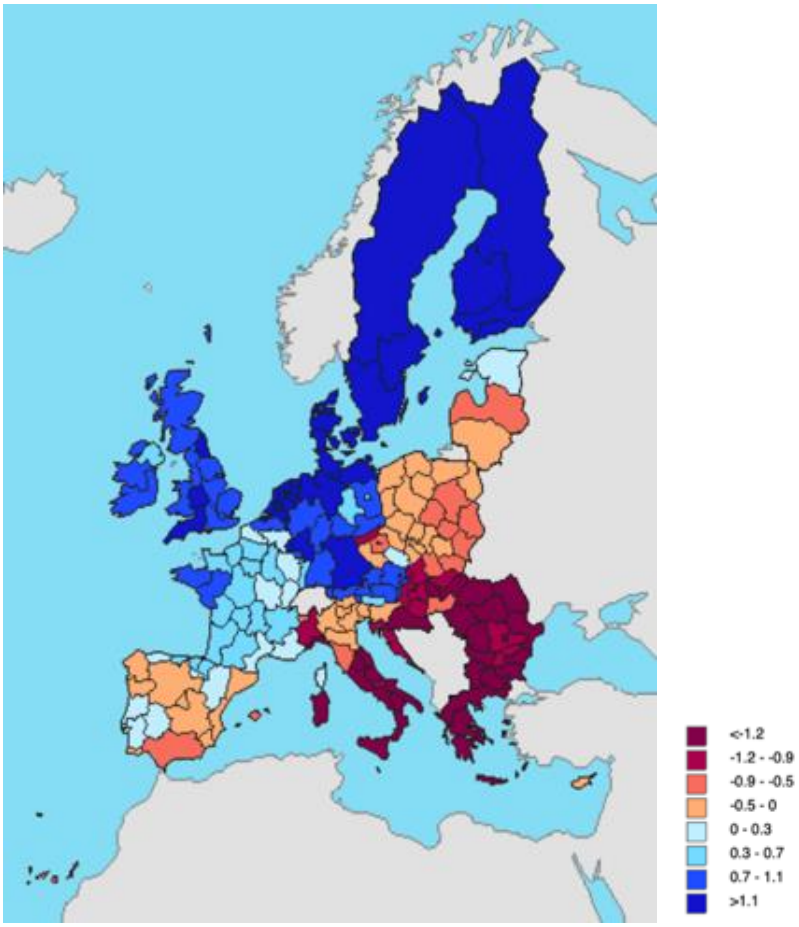
L'aspettativa di vita alla nascita mostra che la media non ponderata per l'area transfrontaliera marittima Italia-Francia è di 83,6 anni, cioè superiore alla media UE che è di 81 anni. Tutte le regioni dell'area sono al di sopra della media UE.

6 Ostacoli e barriere intercettati nel Mediterranean Orientation Paper[73]

6.1 Differenze normative e amministrative

Le differenze normative amministrative tra le due parti del confine sono percepite come una difficoltà per gli abitanti della frontiera marittima Italia-Francia poiché esistono ostacoli di dimensione più alta rispetto alla media EU (28). Esiste inoltre una diversità effettiva del quadro giuridico e istituzionale per la gestione dei rischi nelle zone marittime e costiere.[74]

Per quanto riguarda l'indice di qualità di governo (QGI)[75] - che esprime il grado di soddisfazione del cittadino sul comportamento delle istituzioni - Provence-Alpes-Côte D'azur e la Corsica sono superiori alla media rispetto alle regioni italiane.



Mappa 34 European Quality of Government Index (EQI)2017, EC

[73] Fonte: Cross Border Cooperation in the Mediterranean Area
[74] Fonte: Cross Border Cooperation in the Mediterranean Area
[75] Cfr. https://ec.europa.eu/regional_policy/it/information/maps/quality_of_governance#1

Media Europea	0
Provence-Alpes-Côte D'Azur	+0,21
Corsica	+0,07
Riferimento media EU-28	0
Toscana	-0,85
Sardegna	-1,23
Liguria	-1,25

Tabella 16- Indice di qualità di governo (QGI)

6.2 Ostacoli culturali

Il tema degli ostacoli culturali, è introdotto nel documento della Commissione "Cross Border Cooperation in the Mediterranean Area", cui il capitolo presente fa integralmente riferimento. [76]
Il documento riporta in sintesi le evidenze di una analisi condotta dalla Commissione Europea "Border Needs Study" ed evidenzia che: gli ostacoli di natura culturale sono "inferiori alla media nell'area transfrontaliera (79%). Infatti, l'86% di un campione intervistato, ha dichiarato di sentirsi a proprio agio ad avere un cittadino transfrontaliero come vicino di casa, collega di lavoro o membro della famiglia o datore di lavoro.
Tuttavia, il 57% percepisce la lingua come una criticità. Sebbene questo dato sia vicino alla media UE (58%), dato che le due lingue (italiano e Francese) appartengono alla stessa famiglia, con le opportune misure di apprendimento l'ostacolo linguistico potrebbe essere ridotto.

6.3 Ostacoli fisici di accessibilità e trasporti

Il tema dell'accessibilità quale ostacolo da superare, è indicato nel documento della Commissione "Cross Border Cooperation in the Mediterranean Area", cui il capitolo presente fa integralmente riferimento. L'accessibilità è un problema, in particolare per quanto riguarda la connettività delle due isole principali con la zona costiera continentale. Vi è tuttavia una forte volontà degli attori locali di stabilire collegamenti aerei tra le isole e la terraferma. Gli ostacoli fisici nell'area marittima di confine sono percepiti come difficili e comunque più alti rispetto alla media EU (28). Nell'area continentale, le regioni sono collegate da ferrovie e strade.

Per quanto riguarda la Corsica, la Sardegna e le isole minori della regione, *l'insularità* è di per sé una barriera. Nonostante l'esistenza di infrastrutture e collegamenti, l'accessibilità alle isole non è sempre ottimale.

Tra la Francia e l'Italia l'accessibilità è percepita come un "problema di cooperazione" dal 40% degli intervistati. Questa percentuale è una delle più alte dell'UE. In effetti, l'attraversamento delle frontiere è piuttosto limitato: con una media UE dell'11%, solo il 9% degli intervistati ha dichiarato di aver attraversato la frontiera per motivi di lavoro o di lavoro.

[76] Cfr. https://ec.europa.eu/regional_policy/it/information/maps/quality_of_governance#1