



Interreg



UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Documento di posizione

Il futuro della cooperazione territoriale marittima post 2020

**RAFFORZARE LA COOPERAZIONE MARITTIMA TRANSFRONTALIERA
IN INTERREG POST 2020: CINQUE BUONE RAGIONI PER FARLO**

Febbraio 2018

***Si è mai visto un pesce
con il passaporto?***



La cooperazione al cuore del Mediterraneo

www.interreg-maritime.eu
marittimo1420@regione.toscana.it

Popolazione: 7.269.056 abitanti (Fonte: EUROSTAT, 2016)

Area: 59.660 km²

Risorse del Programma: € 199.649.898,00 (di cui FESR € 169.702.411)

Aree eleggibili:

Italia:

Liguria: Genova, Imperia, La Spezia, Savona;

Sardegna: Cagliari, Carbonia-Iglesias, Medio-Campidano, Nuoro, Ogliastra, Olbia-Tempio, Oristano, Sassari;

Toscana: Grosseto, Livorno, Lucca Massa-Carrara, Pisa.

Francia:

Corsica: Corse du Sud, Haute-Corse;

Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA): Alpes-Maritimes, Var.



Il Programma IT/FR Marittimo 2014-2020 in cifre

- 18 porti commerciali, 8 aeroporti
- 161.000.000 tonnellate di merci e oltre 26.000 passeggeri movimentati nel 2016 (EUROSTAT)
- 466 siti Natura 2000, di cui 111 nel territorio francese e i rimanenti 355 in quello italiano
- 4.200 km di coste, caratterizzate da un patrimonio naturale e culturale di valore ma condizionate dalla pressione antropica e dagli effetti di fenomeni dovuti al cambiamento climatico
- Difficile accessibilità del territorio: il 40% dei cittadini dell'area del PC Marittimo sottolinea come la scarsa accessibilità rappresenti uno dei maggiori problemi percepiti, uno dei tassi più alti a livello transfrontaliero, laddove la media è del 30% (Indagine Eurobarometro, 2015)

Premessa

Il Settimo Rapporto sulla Coesione pubblicato di recente dalla Commissione Europea ribadisce l'importanza della cooperazione territoriale nell'attenuare gli effetti negativi delle frontiere interne e nel favorire l'adozione di approcci innovativi per la soluzione di problemi comuni. L'analisi sottolinea le difficoltà tuttora esistenti per lo sviluppo delle regioni transfrontaliere, ma non affronta in maniera diretta la specificità dei confini marittimi.

Con la "Cross Border Review", avviata dalla CE dal 2015, è stata realizzata un' articolata analisi degli ostacoli alla cooperazione transfrontaliera, culminata con la Comunicazione "Rafforzare la crescita e la coesione nelle regioni frontaliere dell'UE" del 20 settembre 2017, con la quale vengono avanzate le proposte per superare i maggiori ostacoli individuati e sostenere lo sviluppo delle regioni interessate.

Dal momento che anche l'analisi della Commissione Europea si è prevalentemente focalizzata sui confini 'terrestri', il Programma Italia-Francia "Marittimo" 2014-2020 ha ritenuto utile cercare di approfondire il senso degli ostacoli alla cooperazione marittima, con specifico riferimento al proprio spazio di cooperazione. Ciò al fine di raccogliere argomenti che dimostrino la necessità che INTERREG post 2020 mantenga e rafforzi la dimensione della cooperazione transfrontaliera marittima in modo "speculare" a quella terrestre.

Tutto ciò nel quadro dell'importante novità rappresentata dalla nuova Iniziativa per lo sviluppo dell'economia blu nel Mediterraneo occidentale (West Med Initiative), lanciata dalla Commissione Europea lo scorso 19 aprile 2017. Essa propone infatti un quadro strategico organico di riferimento mirato a rafforzare la cooperazione in una serie di ambiti specifici sui quali il Programma Italia-Francia Marittimo sta già operando attivamente. E' quindi evidente l'importanza che assumono in questo disegno le esperienze strutturate di cooperazione transfrontaliera come quella del "Marittimo" e la necessità di assicurarne la continuità.

Sono numerose infatti le correlazioni tra l'Iniziativa citata e il Programma Interreg "Marittimo", il quale sostiene la realizzazione di progetti di cooperazione transfrontaliera perfettamente allineati con tutti gli ambiti prioritari della nuova strategia: dalla sicurezza della navigazione alla tutela della biodiversità, dalla prevenzione e gestione dei rischi legati al cambiamento climatico alla promozione di connessioni di trasporto e attività portuali sostenibili, passando per il sostegno della competitività delle imprese legate all'economia blu (es. biotecnologie) e il rafforzamento delle competenze professionali.

Il Programma "Marittimo" segue quindi con attenzione gli sviluppi normativi e politici della cooperazione marittima nel Mediterraneo ed è stato invitato a partecipare, in qualità di osservatore, alle attività che verranno avviate a breve dalla struttura di governance dell'Iniziativa West Med.

Il risultato dell'approfondimento condotto in questo documento e avvalorato anche dalle opinioni espresse dagli attori e dai cittadini dell'area di cooperazione attraverso un'apposita *survey* pubblicata sul sito del Programma, ha consentito di:

- individuare almeno 5 'buone ragioni' per rafforzare la cooperazione marittima transfrontaliera
- produrre altrettanti esempi rilevanti del valore aggiunto dell'approccio cooperativo sulle frontiere marittime.
- generare alcune 'raccomandazioni' per il futuro della cooperazione marittima transfrontaliera, con particolare riferimento al Mediterraneo occidentale.

RAFFORZARE LA COOPERAZIONE MARITTIMA TRANSFRONTALIERA IN INTERREG POST 2020: CINQUE BUONE RAGIONI PER FARLO



1. TERRITORI TRANSFRONTALIERI MARITTIMI PIU' ACCESSIBILI



L'OSTACOLO: l'assenza del concetto di 'continuità territoriale transfrontaliera' e di adeguati strumenti giuridici per garantirla

Superare un confine marittimo come quello dell'area del Marittimo è una sfida 'unica' e ardua. Una delle criticità più pressanti è costituita dalla scarsa accessibilità di alcuni territori, in primis i territori insulari ma anche alcune zone costiere periferiche. L'offerta di collegamenti all'interno dello spazio di cooperazione, nonché in connessione con la Rete TEN-T, è molto limitata - in termini di collegamenti e capacità - nonché spesso legata alla stagionalità. L'assenza, ad oggi, di un chiaro concetto di 'continuità territoriale transfrontaliera' e la mancanza di strumenti giuridici ed operativi per garantirla impone un impegno di approfondimento e sperimentazione che solo la dimensione della cooperazione transfrontaliera consente.

IL VALORE AGGIUNTO DELL'AZIONE COOPERATIVA 'TRANSFRONTALIERA':
la dimensione' più appropriata' per innovare sul tema dell'accessibilità attraverso:

- Sviluppo di una nuova dimensione concettuale di 'continuità territoriale transfrontaliera' che complementi l'attuale dimensione nazionale
- Realizzazione di una pianificazione coordinata tra le amministrazioni locali dell'area per l'individuazione dei servizi di trasporto transfrontaliero conformemente alle norme in materia di Aiuti di Stato e in connessione con le reti TEN-T
- Sperimentazione di azioni pilota di continuità territoriale transfrontaliera (connessioni marittime e aeree)





Le Buone Pratiche del Programma

I progetti In.Porto e GEECCTT-ILES

Nella programmazione 2007-2013, il progetto **In.Porto** ha operato verso il potenziamento del trasporto integrato merci e passeggeri, tramite l'istituzione di una terza tratta, tra il nord-ovest della Sardegna e il sud-ovest della Corsica (Porto Torres/Propriano-Ajaccio).

La rotta è l'unica tratta marittima che collega le due aree insulari e che garantisce il collegamento con i corridoi di trasporto europei tramite il prolungamento della rotta su Marsiglia. Successivamente alla sperimentazione condotta con IN PORTO la continuità della tratta è stata assicurata con i fondi nazionali e regionali.

Inoltre, la creazione di una piattaforma informatica transfrontaliera per la mobilità ha così contribuito a facilitare lo spostamento delle persone all'interno dei quattro territori della zona, in un'ottica di maggiore integrazione e intermodalità attraverso la fornitura di servizi (pianificazione del viaggio, informazioni sul traffico in tempo reale, monitoraggio del flusso).

Il progetto **GEECCTT-Iles**, finanziato nell'ambito della programmazione 2014-2020, è impegnato nella costituzione di un GECT (Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale) con il compito di gestire e sviluppare i servizi di trasporto tra le isole coinvolte (Corsica, Sardegna e Elba). La creazione e sperimentazione di un dispositivo specifico per i trasporti nelle Bocche di Bonifacio consentirà di avanzare sulla strada della formalizzazione, a livello internazionale, del principio della 'continuità territoriale transfrontaliera' e della riflessione sullo strumento giuridico più appropriato per renderla operativa.



2. TERRITORI TRANSFRONTALIERI MARITTIMI CHE RICONOSCONO E AFFRONTANO CONGIUNTAMENTE I RISCHI AMBIENTALI COMUNI



L'OSTACOLO: la discontinuità creata dal confine marittimo, legata alla diversità dei sistemi amministrativi e di governo di aree appartenenti a contesti differenziati, non consente una gestione efficace e coordinata delle attività di prevenzione dei rischi e risposte in caso di emergenza.

Alcuni importanti rischi ambientali e climatici che più di frequente affliggono un territorio transfrontaliero marittimo particolarmente fragile ed esposto come quello dell'area di cooperazione (erosione costiera anche connessa alle alluvioni, incendi, etc...) sono, per la loro stessa natura, efficacemente mitigabili e/o prevenibili esclusivamente se affrontati in un quadro organico di collaborazione transfrontaliera.

IL VALORE AGGIUNTO DELL'AZIONE COOPERATIVA 'TRANSFRONTALIERA': promuovere la presa di coscienza della dimensione sovralocale dei rischi e della assoluta necessità di soluzioni cooperative per affrontarli con riferimento specifico a:

- Creazione di reti e definizione di protocolli di azione per gestione congiunta minacce e disastri
- Sensibilizzazione di stakeholders e opinione pubblica sulla necessità della prevenzione
- Messa in opera di attività monitoraggio congiunto delle minacce all'ecosistema





Le Buone Pratiche del Programma

I progetti Maregot e CoREM

Nella programmazione 2014-2020, il progetto **Maregot** (MAnagement des Risques de l'Erosion cotière et actions de GOuvernance Transfrontalière) proseguirà ed approfondirà le attività di monitoraggio del progetto RES-MAR: saranno esaminati i dati e le tecniche di rilevamento del moto ondoso, la topografia della spiaggia emersa e sommersa, le biocenosi marine, i sistemi di monitoraggio in remoto .

Tra gli interventi attesi, è previsto l' intervento di rimozione della scogliera posta a difesa della costa delle Vecchie Saline di Hyères per ripristinare la dinamica litoranea naturale che servirà come sperimentazione di un approccio innovativo di mitigazione dell'erosione costiera .

Si può affermare che grazie al Programma Italia-Francia Marittimo l'area di cooperazione avrà una copertura geografica soddisfacente: 3.539 km di coste saranno sotto controllo di fronte al rischio di inquinamento marino ed erosione.

L'istituzione di un Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale per le Bocche di Bonifacio, è un ottimo esempio di cooperazione transfrontaliera perché incarna la consapevolezza delle autorità locali ma anche e soprattutto delle popolazioni corse e sarde dell'imperativa necessità di dotarsi di adeguati strumenti di protezione, valorizzazione e sviluppo di un unico spazio di 100.000 ettari.

Il progetto **CoREM** invece ha raggiunto l'obiettivo di trovare soluzioni per la gestione delle risorse naturali attraverso la creazione di reti (in particolare parchi naturali), la firma di accordi, la cooperazione tra attori politici e settoriali. Circa 1.500.000 ettari dell'area di cooperazione sono coperti da progetti che gestiscono congiuntamente il patrimonio naturale con un totale di 16 parchi naturali.



3. TERRITORI TRANSFRONTALIERI MARITTIMI CHE SOSTENGONO LA SFIDA DELLA SICUREZZA MARITTIMA



L'OSTACOLO: la sorveglianza marittima di uno spazio transfrontaliero fortemente a rischio come quello del programma IT/FR Marittimo è ancora largamente insufficiente. Ciò nonostante le recenti catastrofi come quella della Costa Concordia e la nota fragilità ambientale di un'area del Mediterraneo che ospita un importante Santuario internazionale dei Cetacei oltre a numerosi parchi naturali ed aree protette.

IL VALORE AGGIUNTO DELL'AZIONE COOPERATIVA' TRANSFRONTALIERA:

potenziare efficacemente la sorveglianza marittima, sviluppare meccanismi di "early warning" e risposte tempestive ai rischi per la sicurezza di persone e merci in un *framework* cooperativo appropriato per dimensione e fabbisogni specifici, che consenta di:

- Sviluppare e sperimentare dispositivi di monitoraggio congiunti
- Definire protocolli comuni di prevenzione e controllo del rischio
- Creare network transfrontalieri per attività di formazione e scambio in materia di sicurezza marittima degli operatori





Le Buone Pratiche del Programma

I progetti MOMAR, SICOMAR, SIC, Vento e Porti e SICOMAR plus

Nella programmazione 2007-2013, i progetti **MOMAR** e **SICOMAR** hanno permesso di iniziare a costruire nell'area di cooperazione una rete di monitoraggio integrata del rischio marittimo. Tra gli strumenti installati, particolare successo ha avuto un sistema radar HF a bassa frequenza (quindi non dannoso in termini di radiazioni) costituito da antenne e finalizzato ad osservare le caratteristiche oceanografiche (correnti e onde). Con il coinvolgimento della principale compagnia di navigazione tra la Corsica e l'Italia, il progetto **SIC** ha permesso di sviluppare una campagna di sensibilizzazione transfrontaliera in materia di sicurezza distribuendo attrezzature multilingue a bordo delle navi.

Grazie al progetto **Vento e Porti**, inoltre, sono stati realizzati 20 punti di monitoraggio anemometrico in 5 porti (Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Bastia) per misurare i venti e quindi adattare le manovre delle navi. E' stata realizzata inoltre una banca dati interconnessa sul traffico marittimo.

Il progetto **SICOMAR Plus**, infine, realizzerà per la prima volta nel Mediterraneo, un'azione di pianificazione strategica condivisa che, attraverso la definizione di un piano congiunto per il monitoraggio e di un piano congiunto per la sicurezza della navigazione e il pilotaggio, individui soluzioni di intervento per la sicurezza della navigazione nelle zone marine ad alto rischio dell'area di cooperazione. Tra gli interventi attesi, sarà realizzato nell'area transfrontaliera delle Bocche di Bonifacio un servizio pilota per l'attraversamento delle grandi navi tramite l'assistenza guidata da parte di piloti e l'impiego di pilotine private.

Saranno installate inoltre cinque nuove antenne radar HF, una a Sud dell'Isola d'Elba e una presso Castiglione della Pescaia, due in Sardegna, nel Golfo dell'Asinara, e una nel ponente ligure a copertura dell'intera area di cooperazione del Programma.



4. TERRITORI TRANSFRONTALIERI MARITTIMI CHE SCOMMETTONO INSIEME SULLE OPPORTUNITÀ DELLA 'CRESCITA BLU'



L'OSTACOLO: la dimensione transfrontaliera della competitività delle imprese delle filiere blu non è ancora sufficientemente esplorata come opportunità di crescita congiunta di un'area omogenea.

Il settore marittimo, specialmente nel Mediterraneo, presenta un enorme potenziale per le imprese soprattutto in relazione allo sviluppo delle biotecnologie blu. L'area di cooperazione del Programma Marittimo, in cui si concentra un numero rilevante di soggetti imprenditoriali operanti in questi settori, può diventare protagonista di nuove opportunità per lo sviluppo e l'occupazione se adeguatamente supportata ad incoraggiare un comportamento 'cooperativo' delle sue imprese nel massimizzare gli sforzi di innovazione anche legati alla dimensione industria 4.0.

IL VALORE AGGIUNTO DELL'AZIONE COOPERATIVA 'TRANSFRONTALIERA': il framework 'cooperativo' garantito dal Programma transfrontaliero incoraggia l'esplorazione pre-competitiva delle nuove frontiere dell'innovazione legate al potenziale della 'crescita blu' per l'area attraverso:

- L'incentivazione all'orientamento delle imprese dell'area verso attività di networking emergenti e innovative (es. biotecnologie marine, turismo nautico e costiero etc..).
- La realizzazione di mappature delle competenze mancanti nel settore economia blu e creazione di network per la formazione specialistica e lo scambio di competenze (a livello istituzionale, ma anche tecnico-scientifico).
- La messa a punto di servizi innovativi per le imprese blu ad altro valore aggiunto transfrontaliero.





Le Buone Pratiche del Programma

I progetti INNAUTIC e Blue Connect

Il progetto **INNAUTIC** è intervenuto nella programmazione 2007-2013 per potenziare nel settore della nautica la collaborazione tra la ricerca e il mondo dell'impresa, con l'obiettivo di favorire la nascita di nuove imprese e di rendere più dinamico il mercato del lavoro transfrontaliero. Sono stati coinvolti ben 400 operatori del settore della nautica e altrettanti nel settore della formazione.

La finalità del progetto **Blue Connect**, in fase di attuazione nell'ambito della programmazione 2014-2020, è ora quella di sostenere e facilitare l'accesso delle micro, piccole e medie imprese ai mercati legati alle attività navali e portuali, con l'obiettivo finale di rafforzare le filiere legate all'economia blu nello spazio di cooperazione.

Tra i risultati attesi del progetto:

1. Realizzazione dell'Osservatorio dell'Economia Portuale (con raccolta ed elaborazione di dati relativi alle diverse attività portuali).
2. Identificazione e valorizzazione dei mercati in forte crescita (attraverso l'attivazione di 3 gruppi di lavoro tematici come nautica e vela, logistica e crocieristica).
3. Costituzione di una rete di organismi specializzati per la fornitura di servizi di supporto a n.42 imprese (attraverso voucher).



5. TERRITORI TRANSFRONTALIERI MARITTIMI CHE VALORIZZANO LE COMUNI RADICI CULTURALI



L'OSTACOLO: l'isolamento "culturale" dei territori insulari

Oltre ad essere una barriera fisica i confini marittimi rappresentano un importante 'ostacolo mentale' pur in presenza di comuni radici culturali. Superare un confine marittimo per conoscersi non è mai gratuito; bisogna sempre pagare per incontrarsi e per lavorare insieme.

Il VALORE AGGIUNTO DELL'AZIONE COOPERATIVA ' TRANSFRONTALIERA': facilitare la fruizione del comune patrimonio linguistico e culturale per rinsaldare l'identità condivisa grazie a:

- Sviluppo di itinerari culturali condivisi che esaltano le connessioni identitarie transfrontaliere ed accrescono la 'riconoscibilità culturale' dell'area in ambito Mediterraneo e non solo.
- Sperimentazione della capacità degli attori pubblici e privati di gestire, in maniera congiunta, l'accessibilità materiale e immateriale patrimonio culturale comune.





Le Buone Pratiche del Programma

I progetti ACCESSIT, GRITACCESS e Aldilà del mare

Nella programmazione 2007-2013 il progetto **ACCESSIT** (Itinéraire des patrimoines accessibles) ha coinvolto i territori dell'area di cooperazione in un'azione comune per migliorare l'accessibilità materiale e immateriale di numerosi siti strategici del patrimonio culturale dell'area di cooperazione.

Per la programmazione 2014-2020, invece, il progetto **GRITACCESS** realizzerà un 'Grande Itinerario Tirrenico', con l'obiettivo di promuovere l'accessibilità del patrimonio culturale e valorizzarne le potenzialità.

La costruzione di un'identità comune richiede il coinvolgimento delle giovani generazioni. Nel periodo di programmazione 2007-2013, attraverso un apposito invito a presentare progetti, denominato **Aldilà del mare**, il programma ha aumentato il mix culturale attraverso azioni di mobilità, attività di creazione artistica o formazione congiunta. Questi interventi, svolti con 37 scuole dell'area di cooperazione, hanno mobilitato circa 1350 scolari e 140 insegnanti e hanno lavorato per riunire le culture e accettare la presenza di identità complesse, una base fondamentale per ancorare la legittimità e la credibilità del livello decisionale transfrontaliero.

Conclusioni e raccomandazioni

1. La recente approvazione da parte del Consiglio UE dell'Iniziativa West Med quale base per la politica marittima europea nel Mediterraneo post 2020 richiede necessariamente una declinazione 'operativa e concreta' di iniziative transnazionali e transfrontaliere in grado di sostanziarne gli obiettivi e di assicurarne il successo.

I Programmi di cooperazione marittima transfrontaliera, grazie al loro forte allineamento agli obiettivi dell'Iniziativa Westmed (gli OT e le PI del PC IT/FR Marittimo sono allineati al 90% con gli obiettivi della WEST MED initiative!) garantiscono la possibilità di realizzare e capitalizzare risultati concreti.

2. La natura e la specificità degli ostacoli legati alla dimensione transfrontaliera marittima, con particolare riferimento a:

- accessibilità dei territori transfrontalieri marittimi
- sicurezza marittima
- rischi ambientali e climatici connessi alla dimensione marittima
- difficoltà allo sfruttamento delle opportunità legate alla 'crescita blu' e alla 'blue economy'
- mantenimento e rafforzamento delle comuni radici culturali delle aree marittime transfrontaliere

richiede risposte e soluzioni 'congiunte' che possono essere sviluppate adeguatamente solo nel framework della 'cooperazione territoriale transfrontaliera marittima.'

Il valore aggiunto dell'azione cooperativa transfrontaliera marittima in questi ambiti, come chiaramente dimostrato nel presente documento, deve essere pertanto riconosciuto come un aspetto fondante della CTE post 2020 e ad esso deve essere garantita la necessaria continuità e l'allocazione di risorse adeguate.

3. L'efficacia delle risposte e soluzioni 'congiunte' agli ostacoli della cooperazione transfrontaliera marittima non può determinarsi che a livello di aree geografiche 'omogenee e funzionali'.

La futura geografia dei Programmi di CTE e quindi anche del PC IT/FR Marittimo dovrà quindi essere basata sulla 'oggettiva' rilevanza degli ostacoli/sfide e delle opportunità per un'area omogenea e funzionale' e non necessariamente su divisioni territoriali formali o su parametri 'strumentali' (frontiera marittima a 150 km), né su 'aggregazioni strumentali o forzate' di aree eleggibili di programmi adiacenti.