

*La Cooperazione al cuore  
del Mediterraneo*



*La Coopération au coeur  
de la Méditerranée*

## Capitalizzazione dei risultati del Programma Operativo Italia-Francia Marittimo 2007-2013

Cluster Accessibilità

Livorno 25 giugno 2013

Rapporto dell'animatore Federico Bussi  
con integrazioni dell'esperto Sara Nourbakhsh

Programma cofinanziato con il Fondo Europeo  
per lo Sviluppo Regionale



Programme cofinancé par le Fonds Européen  
de Développement Régional

L'incontro di capitalizzazione del cluster "accessibilità" del Programma Italia/Francia Marittimo 2007-2013 si è svolto nell'arco di una giornata secondo il seguente programma:

- 09.30-10.00 Registrazione dei partecipanti
- 10.00-10.30 Introduzione  
Saluti di benvenuto e presentazione del percorso di capitalizzazione- AGU  
Presentazione del lavoro svolto e della giornata-AGU  
Presentazione del gruppo di lavoro- Esperto per la metodologia-Leman Srl
- 10.30-13.00 Capitalizzare le nostre esperienze: le buone pratiche del PO Marittimo 2007-2013  
Presentazione delle attività della sessione  
Animatore - Federico Bussi  
Fotografia del cluster: presentazione e discussione - Esperto Sara Nourbakhsh  
Verso l'identificazione di buone pratiche: sessione partecipativa in gruppi
- 14.00-16.00 Capitalizzare per il futuro: anteprima di consultazione su Marittimo 2014-2020  
Breve riepilogo sul lavoro svolto e presentazione delle attività della sessione-  
Animatore - Federico Bussi  
Presentazione delle sfide della programmazione 2014-2020 e anteprima sugli  
obiettivi del futuro programma- AGU  
Contributi per i lavori della Task Force del Marittimo 2014-2020: sessione  
partecipativa in gruppi
- 16.00-16.30 Conclusioni  
Riepilogo degli output e confronto sugli esiti della giornata  
Prossimi step

*In questo rapporto è riportata la sintesi delle due sessioni partecipative condotte dal facilitatore: quella del mattino, intitolata "Capitalizzare le nostre esperienze: le buone pratiche del PO Marittimo 2007-2013" e quella pomeridiana, "Capitalizzare per il futuro: anteprima di consultazione su Marittimo 2014-2020".*

## Sessione n.1 : Capitalizzare le nostre esperienze: le buone pratiche del PO Marittimo 2007 2013

In questa sessione, condotta in plenaria, l'animatore ha invitato i rappresentanti dei progetti a indicare quali fossero stati i principali fattori di successo e le criticità in quattro "dimensioni esemplari" della loro esperienza progettuale:

- coinvolgimento degli attori-chiave del territorio,
- impatto sul territorio stesso delle iniziative progettuali transfrontaliere,
- consolidamento, nel senso di sostenibilità nel tempo delle azioni progettuali,
- innovazione, declinabile a seconda dell'approccio specifico di ogni progetto.

Il lavoro è stato condotto in modo partecipativo, i soggetti coinvolti hanno indicato, scrivendo su appositi cartoncini, i loro contributi, che sono stati tutti chiariti, dando luogo al tabellone finale riportato nella tabella 1.

Qui di seguito viene presentata una sintesi esplicativa dei contributi forniti dai rappresentanti dei progetti.

Per quanto concerne la dimensione del **coinvolgimento degli attori-chiave**, il progetto TPE (Tourisme Ports Environnement) ha avuto tra gli obiettivi quello di creare una maggiore collaborazione, sotto forma di una vera e propria rete, tra i gestori dei porti turistici di una stessa area e poi, "a raggera", tra porti delle diverse regioni, con lo scopo di sensibilizzare e proporre pratiche di gestione sostenibile a vantaggio dello sviluppo turistico. L'esperienza progettuale ha dimostrato che si è raggiunto meglio quest'obiettivo nella tipologia tradizionale di marina (la quale prevede un unico gestore di tutti i servizi) che non in quei porti detti "piazza", in cui il gestore gestisce l'ormeggio mentre gli altri servizi (carburante, negozi ecc.) sono assicurati da altri operatori economici privati.

Grazie al progetto TPE la rete tra i gestori dei porti a livello regionale ha funzionato molto bene, al punto che i gestori stessi si sono poi riuniti su loro iniziativa per discutere dei loro problemi.

Il progetto ha avuto quindi il merito di riuscire a coinvolgere nuovi attori chiave del territorio, oltre a quelli tradizionali. D'altra parte sono state invece riscontrate difficoltà nel coinvolgimento di attori privati commerciali.

In altri progetti, come ad esempio IN.PORTO, la partecipazione di soggetti privati ha infatti prodotto notevoli benefici, portando alla realizzazione di nuove linee di collegamento tra il sud della Corsica e il nord della Sardegna.

Nel caso del progetto PIMEX, dedicato a favorire l'esportazione delle PMI, è interessante notare che le esperienze di maggior successo nel coinvolgimento delle PMI sono state quelle in cui si è avuta la partecipazione attiva della Camera di Commercio ([http://www.pimex-2013.eu/index.php?option=com\\_content&view=article&id=69&Itemid=101&lang=it](http://www.pimex-2013.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=69&Itemid=101&lang=it)): in Corsica, dove ciò è avvenuto, gli imprenditori sono stati coinvolti in azioni informative e seminariali su un problema da loro molto sentito: la prevalenza del trasporto commerciale dalla Corsica verso il porto di Marsiglia, quando in realtà le distanze renderebbero più favorevole il collegamento con Livorno. È stato fatto notare che i soggetti pubblici e privati del territorio sono in genere molto poco consapevoli e informati sulle opportunità offerte dai programmi comunitari. Sarebbe pertanto opportuno sensibilizzare gli amministratori e la cittadinanza sui benefici che i progetti europei apportano nella vita quotidiana dei cittadini. Il coinvolgimento di persone inesperte

nell'ambito dei progetti europei sia nelle amministrazioni che tra i partner privati genera inoltre maggiori criticità nella conduzione e buona riuscita dei progetti.

Il progetto NO FAR ACCESS ha citato come buona pratica la predisposizione di servizi di trasporto "a chiamata" in favore di pubblici diversamente abili coinvolgendo gli enti locali e le aziende di trasporto ([http://www.nofaraccess.eu/index.php?option=com\\_docman&Itemid=3&lang=it](http://www.nofaraccess.eu/index.php?option=com_docman&Itemid=3&lang=it)).

La partecipazione al progetto delle associazioni dei disabili e dei servizi sociali è stata fondamentale per un'accurata analisi dei fabbisogni di questo settore.

Nell'ambito dei trasporti alcuni progetti del PO Marittimo, quali 3i+, hanno creato basi di dati che sono state poi rese disponibili sui principali motori di ricerca (es. Google), grazie al coinvolgimento delle aziende di trasporto pubblico che hanno fornito i dati.

In generale è stato sottolineato che la cooperazione transfrontaliera andrà senz'altro rafforzata nel nuovo programma, costituendo essa in alcuni casi uno dei limiti dei progetti del PO Marittimo 2007-2013. Si nota, infatti, uno squilibrio nel grado di cooperazione tra gli enti pubblici e i soggetti privati.

In tema di **impatto sul territorio**, i progetti partecipanti al seminario hanno indicato due elementi fondamentali:

- la realizzazione di prodotti fisici che resteranno in quanto tali a beneficio del territorio (es. una cartellonistica omogenea con simbologia ISO per diminuire i rischi della balneazione, con il coinvolgimento dei gestori delle aree balneari - PERLA [http://www.progettoperla.eu/index.php?option=com\\_docman&Itemid=5&lang=it](http://www.progettoperla.eu/index.php?option=com_docman&Itemid=5&lang=it));
- una migliore diffusione dell'informazione legata al settore dei trasporti più pratica da utilizzare sia per gli utenti locali che per i turisti.

Tuttavia è arduo, secondo i promotori, valutare il reale impatto fisico e quantitativo a livello territoriale: molto spesso i progetti europei offrono opportunità in termini di ricerca, sperimentazione, innovazione e creazione di reti e gli esiti finali di queste iniziative sono spesso poco dimostrabili, per lo meno nell'arco di vita dei progetti stessi. Sarebbe utile predisporre un meccanismo articolato e concreto che permetta di esprimere in termini chiari i benefici che i progetti transfrontalieri arrecano al territorio.

È risultato inoltre difficile realizzare iniziative che avessero dei reali impatti a livello transfrontaliero. Un progetto tutt'ora in corso, INNAUTIC, sta cercando di andare in questa direzione, ma la maggior parte dei progetti già conclusi ha acquisito una visibilità solo a livello locale. La sfida è quindi quella di cercare di instaurare una sorta di "rete" tra le varie iniziative locali in maniera tale da far emergere un valore aggiunto transfrontaliero ai singoli prodotti.

Per quanto concerne il **consolidamento**, tre sono le tipologie di risultati da annoverare nelle "buone pratiche":

- il consolidamento dei partenariati (sia locali sia transfrontalieri) anche oltre la durata del progetto transfrontaliero: creazione di nuovi scambi commerciali e nuovi business grazie ai contatti tra aziende di regioni diverse, coscienza dell'impatto delle azioni sull'ambiente;
- la creazione di prodotti/strumenti (risultati di ricerche, basi di dati) che in quanto tali

continuano a essere di beneficio per il territorio: uniformità di alcune procedure tra i vari soggetti coinvolti nel progetto, continuo aggiornamento e diffusione delle informazioni raccolte;

- l’inserimento nella programmazione regionale (“mainstreaming”) dei dispositivi o dei risultati dei progetti del PO marittimo.

Le principali “best practices” citate dai promotori in termini di **innovazione** sono risultate essere le seguenti:

- la sperimentazione di nuove modalità di trasporto efficaci e inserite nella programmazione;
- la predisposizione di nuove modalità di servizio, soprattutto per quel che riguarda i soggetti svantaggiati;
- l’aggiornamento e la creazione di sistemi informativi a supporto del settore dei trasporti.

→ per approfondire:  
[www.pimex-2013.eu](http://www.pimex-2013.eu)  
[www.nofaraccess.eu](http://www.nofaraccess.eu)  
[www.progettoerla.eu](http://www.progettoerla.eu)  
[www.innautic.com/presentation](http://www.innautic.com/presentation)

Nelle tabella seguente vengono elencati gli elementi di successo dei progetti del gruppo C, così come indicati dai beneficiari nel corso del seminario. Le dimensioni chiave interessate sono quattro: la partecipazione degli *stakeholders* di riferimento, gli effetti sul territorio, la perennità delle azioni proposte (intesa come consolidamento della rete istituzionale) e l’approccio innovativo delle iniziative.

**Tabella 1. I fattori di successo e le criticità dei progetti del PO Marittimo 2007-2013**

| FATTORI DI SUCCESSO   |   |   |             |
|---|---|---|-------------|
| Attori-chiave   | Impatto sul territorio  | Consolidamento                            | Innovazione |
| Sviluppo di una consapevolezza delle opportunità derivanti dall’appartenenza all’ UE                      | Cartellonistica omogenea con simbologia ISO per diminuire rischi di balneazione (PERLA) | Consolidato il partenariato (PIMEX)       |             |
| Sperimentazione e strutturazione di nuove modalità di trasporto, efficaci alternative di successo (PERLA) | Migliore diffusione dell’informazione legata al trasporto                               | Migliorati gli scambi commerciali (PIMEX) |             |

|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
| Concreto coinvolgimento degli attori territoriali (TPE)  |  |   |  |
| Attrezzatura spiaggia disabili (NO FAR ACCESS)<br>Coinvolgimento degli eletti della classe politica locale (PIMEX)                                     |  | Presenza in conto di misure per la sostenibilità dei porti turistici;<br>Coinvolgimento per nuovi progetti;<br>Conoscenza attori transfrontalieri (TPE) |  |
| Trasporto a chiamata<br>Creazione di una solida rete partenariale su idee di progetto concrete (tecnici-amministrativi)                                |  | Creazione di un nuovo strumento e nuovi studi migliorabili in futuro  | Modernizzazione dei supporti informativi legati al trasporto |
| Coinvolgimento degli attori economici (capi d'impresa) (PIMEX);  |  |   | Progetto inserito nella programmazione                       |
| Sperimentazione sistemi evoluti di "chiamata"<br>Accessibilità a persone svantaggiate in territori periferici con un servizio pubblico (NO FAR ACCESS) |  | Uniformità delle procedure tra i porti  | Conoscenza della percezione nella sicurezza                  |
| Coinvolgimento degli attori locali (es. Aziende di Trasporti e Comuni)   |  | Aggiornamento delle informazioni  |  |
|  |  | Aggiornamento e diffusione delle informazioni al pubblico   |  |
| <b>CRITICITA'</b>  |  |   |  |
| <b>Attori-chiave</b>   | <b>Impatto sul territorio</b>                      | <b>Consolidamento</b>   | <b>Innovazione</b>   |
| Coinvolgimento di soggetti inesperti di progettazione comunitaria (SIC)  | Scarsa capacità di valutare impatti concreti (TPE) | Il progetto si è esaurito con la fine del finanziamento (mancanza di volontà)   | Ripetibilità dell'attività di progetto                       |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  | politica)  |  |
| Difficoltà a coinvolgere la città (PIMEX)  | Visione limitata all'ambito locale                                   | Non conoscenza e non consapevolezza dei finanziamenti e del funzionamento dei programmi UE da parte delle P.A. |  |
| Scarsa sensibilità interna agli enti nei confronti della capacità innovativa dei progetti europei  | Creazione di iniziative con un reale impatto territoriale (INNAUTIC) | Disequilibrio cooperazione (potenziale diverso) PIMEX  |  |
| Difficoltà nel coinvolgere attori privati commerciali (TPE)  |  |  |  |
| Frontiera con altri progetti, governance transfrontaliera, assenza di attori chiave sul territorio |  |  |  |

In sintesi, ciò che caratterizza l'individuazione di buone pratiche per i progetti realizzati nel PO Marittimo, è:

- Coinvolgimento di soggetti privati interessati allo sviluppo dei prodotti dei progetti, grazie soprattutto all'intermediazione degli enti (Camere di Commercio); questo è senz'altro un risultato rilevante poiché l'interazione tra soggetti pubblici e privati permette di indirizzare le azioni del progetto verso un'applicazione concreta, avendo già i riscontri dei soggetti beneficiari.
- I progetti che hanno avuto buoni risultati sono quelli in cui sono state coinvolti i soggetti chiave presenti sul territorio, quali associazioni, servizi sociali, aziende di trasporto pubblico.
- L'inserimento delle attività del progetto nella programmazione locale ne permette il consolidamento e mantenimento anche dopo la fine del progetto stesso.

D'altra parte, le criticità emerse suggeriscono di:

- Dare un'impostazione alle azioni a livello locale in modo tale che, oltre a portare benefici sull'area in cui si svolgono, riescano a creare una sorta di "rete di azioni" sul territorio che coinvolga maggiormente tutte le regioni del programma in unico sistema (non è necessario un progetto europeo per creare dei servizi di trasporto a livello comunale o inter-comunale);
- Eseguire un'attenta analisi dello stato di fatto per quanto riguarda i prodotti che si vanno a proporre, in maniera tale da presentare un prodotto che dia un valore aggiunto e che, anziché sovrapporsi, si integri con quanto già esistente.



## Sessione n.2. Capitalizzare per il futuro: anteprima di consultazione su Marittimo 2014-2020

In questa seconda sessione il facilitatore ha invitato i partecipanti a fornire suggerimenti nell'ambito delle due priorità d'investimento previste nel nuovo PO Marittimo 2014-2020, vale a dire la 7B *“Potenziare la mobilità regionale attraverso la connessione a nodi secondari e terziari alle infrastrutture TEN-T, inclusi i nodi intermodali”* e la 7C *“Sviluppo e miglioramento di sistemi di trasporto a basso impatto di rumore e low carbon incluse le vie d'acqua interne, il trasporto marittimo, i porti, i nodi multimodali e il miglioramento ambientale delle infrastrutture aeroportuali per promuovere la mobilità locale e regionale sostenibile”*.

Dal punto di vista del metodo, gli esperti dell'AGU hanno dapprima chiarito il significato di queste due priorità (7B focalizzato sulla mobilità di tipo regionale e 7C sulla mobilità sostenibile), quindi, i promotori dei progetti hanno fornito alcune indicazioni in termini di esempi di azioni e, ove possibile, di beneficiari finali, territori o settori specifici e tipologie di promotori. Queste proposte sono state chiarite e quindi raggruppate in categorie omogenee di azioni. Il risultato di questo lavoro è riportato nelle Tabelle 2 e 3.

Qui di seguito si fornisce una sintesi esplicativa dei contributi forniti dai rappresentanti dei progetti.

Per quanto riguarda quindi la **priorità d'investimento 7B (trasporto intermodale e collegamento alle infrastrutture TEN-T delle regioni più isolate)**, le tipologie di azioni identificate sono state articolate in tre aree:

- azioni legate al sistema di trasporto intermodale: in quest'area le proposte si sono incentrate, da un lato, sull'ottimizzazione delle diverse soluzioni di trasporto (sistemi di cabotaggio, coordinamento degli orari dei differenti mezzi di trasporto), dall'altro, sull'adeguamento dei nodi strutturali delle reti per diminuire il gap tra Nord e Sud d'Europa e aumentare la competitività dell'area sui nodi;
- miglioramento dei collegamenti, soprattutto per quel che riguarda i collegamenti tra le isole e all'interno delle isole stesse, anche per via marittima, e l'ottimizzazione del trasporto intermodale, soprattutto nell'interazione tra i porti e le città;
- applicazione delle TIC ai trasporti: l'applicazione di queste tecnologie può produrre una fluidità e usabilità maggiore sia per gli utenti finali sia per i passeggeri e le imprese.

Le azioni proposte, d'altra parte, devono far fronte alla valutazione di una loro sostenibilità economica, in particolare i seguenti tipi di azione:

- ottimizzazione dei trasporti/orari;
- sperimentazione di nuovi servizi di trasporto;
- trasporti duraturi;
- accordi tra soggetti pubblici e privati;
- *governance* del sistema.

La seguente tabella fa riferimento alla priorità 7B FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) per il periodo 2014-2020 in tema di accessibilità. Sono incluse, per ciascuna area tematica, le osservazioni e le proposte da parte dei partecipanti al seminario.



**Tabella 2.** *Suggerimenti per i progetti del nuovo Programma Marittimo 2014-2020 nell'ambito della priorità di investimento 7B*

| Azioni legate al sistema di trasporto intermodale  | Miglioramento dei collegamenti   | Applicazione ITC ai trasporti  |
|--|--|--|
| Sistema di cabotaggio  | Miglioramento dei collegamenti tra le isole  | Fluidità grazie all'introduzione massiccia delle TIC                     |
| Coordinare gli orari dei differenti mezzi di trasporto   | Collegamento via mare tra i principali porti della Sardegna  | Creare una piattaforma integrata unica per tutti i modi di trasporto     |
| Adeguamento dei nodi infrastrutturali per diminuire il gap tra Nord e Sud Europa   | Migliorare e coordinare trasporto multimodale e interazione porti/città                                      |  |
|  | Creare un sistema coordinato di orari e governance: unicità della gestione, definendo ruoli e responsabilità |  |
| BENEFICIARI FINALI: cittadini, turisti, PMI  |  | BENEFICIARI FINALI: gestori dei sistemi di trasporto, cittadini, imprese |
| TERRITORI O SETTORI SPECIFICI: trasporto marittimo e multimodale   |  | TERRITORI O SETTORI SPECIFICI: ovunque                                   |
| PROMOTORI DEI PROGETTI: soggetti pubblici e privati (Province, Autorità Portuali, Capitanerie di Porto, Compagnie di Navigazione, Aziende TPL) |  | PROMOTORI DEI PROGETTI: Regioni  |

Per quanto concerne la **priorità d'investimento 7C** ("trasporto sostenibile"), i promotori hanno individuato due tipologie di azioni:

- **sistemi di trasporto ecologico**; l'obiettivo di questo tipo di azioni è ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, per esempio la trasferibilità dalla terra al mare del trasporto di merci e persone (le Autostrade del mare);
- **servizi di trasporto sostenibile per categorie specifiche**: per esempio il miglioramento dell'accessibilità pedonale negli ambienti portuali e urbani, oppure lo sviluppo dell'uso di biciclette elettriche; o, ancora, lo sviluppo dei motori a gas nelle imbarcazioni, l'utilizzo di materiali "verdi" per la costruzione delle imbarcazioni stesse; in quest'area rientra anche l'idea di favorire una sana competitività tra i porti turistici sulla base di criteri ecologici (la certificazione con "bollino" dell'eco-sostenibilità dei diversi porti dell'area di cooperazione).

La seguente tabella fa riferimento alla priorità 7C FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) per il periodo 2014-2020 in tema di accessibilità. Sono incluse, per ciascuna area tematica, le osservazioni e le proposte da parte dei partecipanti al seminario.

**Tabella 3.** *Le caratteristiche dei progetti del nuovo Programma Marittimo 2014-2020 nell'ambito della priorità di investimento 7C*

| Sistemi di trasporto ecologico  | Trasporto sostenibile per categorie specifiche   |
|---|--|
| Trasferibilità da terra a mare di trasporto merci e persone (Autostrade del mare) | Miglioramento accessibilità pedonale   |
| Trasporto multimodale per continuità terra/mare ferro/gomma/aereo                 | Creazione di postazioni di biciclette elettriche a libero accesso nel centro città per favorire le aree pedonali |
|   | Competitività tra i porti turistici grazie a criteri ambientali  |
|   | Sviluppare l'uso di motori a gas (imbarcazioni)  |
|   | Benchmarking con altri settori per un salto tecnologico (es. materiali)  |

L'indicazione generale per la programmazione futura è quella di evitare la moltiplicazione di progetti con prodotti simili tra loro, che consistono in raccolte di dati e informazioni destinati agli utenti, ma pensare a progetti che propongano delle politiche d'integrazione e omogeneizzazione dei livelli d'informazione sul territorio, mettendo a sistema la grande mole di dati già ad oggi disponibile.

Nel campo della mobilità, quello che manca sono politiche a livello regionale che permettano l'utilizzo dei numerosi dati raccolti, da una parte, per fornire un'informazione omogenea e univoca su tutto il territorio dei servizi di trasporto a disposizione delle varie tipologie di utenti, dall'altra, per realizzare una pianificazione dei servizi che integri e coordini servizi e orari offerti sul territorio.

Le azioni per la nuova programmazione devono quindi andare nella direzione del coinvolgimento attivo delle amministrazioni, soprattutto regionali, per proporre politiche di governance e d'informazione dei sistemi di trasporto condivise su tutto il territorio, definendo servizi, orari integrati, ma anche proprietari dei dati.