

# Evelyne Niel

Année universitaire 2011-2012

Università di Nizza-Sophia Antipolis



MASTER 2 PRO  
LINGUE E AFFARI  
INTERNAZIONALI  
RELAZIONI FRANCO-ITALIANE

Formazione unica in Francia ~ Stage in Francia o all'estero  
Condizioni di ammissione : Laurea Specialistica/Quadriennale  
Ottima conoscenza del francese e dell'inglese

<http://masterrfi.free.fr>

## TITOLO

**Il GECT (Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale) dell'  
EUROREGIONE ALPI-MEDITERRANEO:  
Quale futuro per la politica di cooperazione territoriale transfrontaliera  
nell'ambito dei trasporti ferroviari tra la Regione PACA, LIGURIA e il  
PRINCIPATO di MONACO.**

●  
M. Robert Botteghi maître de stage  
●

**Il GECT (Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale) dell'  
EUROREGIONE ALPI-MEDITERRANEO:  
Quale futuro per la politica di cooperazione territoriale transfrontaliera  
nell'ambito dei trasporti ferroviari tra la Regione PACA, LIGURIA e il  
PRINCIPATO di MONACO.**



**Stage di formazione professionale nella Direzione dei Trasporti e delle Grandi Infrastrutture della Regione PACA a Marsiglia, diretta dal Sig. Thierry Coquil, presso gli uffici dell'Organizzazione del Trasporto Pubblico di viaggiatori della Regione, ufficio infrastrutture e sviluppo, dal 1° settembre 2012 al 5 novembre 2012.**



### **Ringraziamenti**

Al Professore Jean-Pierre Darnis, Direttore del Master Relazioni Internazionali, Relazioni franco-italiane, che mi ha dato l'opportunità di riprendere i miei studi, di concretizzare il mio desiderio di fare riconoscere le mie competenze all'interno della mia azienda e di pensare ad un futuro professionale più ampio.

Al Professore Robert Botteghi che mi ha aiutata col suo grande entusiasmo e curiosità durante tutto l'anno universitario e durante il mio stage.

A tutti i miei professori con i quali ho potuto godere di un insegnamento di grande qualità e con allegria e in particolar modo alla Sig.ra Nicole Fontaine, Avvocata, eletta Deputata per lunghi anni al Parlamento Europeo e Presidente dello stesso Parlamento, Ministra dell'Industria dal 2002 al 2004, che ha contribuito alla costruzione europea, in prima persona, riavvicinando sempre i cittadini alle istituzioni. Una questione al centro delle preoccupazioni dei cittadini europei che in un periodo di grande difficoltà può essere un'opportunità per creare più integrazione europea e quindi più solidarietà tra i popoli.

A tutti i miei colleghi e numerose colleghe che mi hanno accolta in questo Master con grande affetto e amicizia, sperando di non perderli mai di vista.

E in fine, alla mia famiglia senza la quale non sarei mai stata in condizione di poter riprendere i miei studi conciliando le mie responsabilità famigliari, professionali ed universitarie.



# SOMMARIO

## **Introduzione**

### **I. Il contesto geografico e sociologico**

1. La frontiera
2. Gli spostamenti potenziali
  - 2.1. I risultati dello studio
  - 2.2. Conclusioni dello studio

### **II. Contesto politico e legislativo**

1. In Europa
2. In Italia
3. In Francia
4. Il Principato di Monaco

### **III La politica di cooperazione transfrontaliera tra Francia e Italia**

### **IV. La politica di cooperazione transfrontaliera tra Francia e il Principato di Monaco**

### **V. Lo strumento più adeguato alla cooperazione transfrontaliera**

1. Il Regolamento CE 1082 del 2006
  - Esistono diverse forme di GECT
2. Un GECT Trasporto “ad hoc”
  - (a) le condizioni da rispettare in vista di un Accordo bilaterale franco monegasco
  - (b) La Francia deve modificare il Codice dei Trasporti
  - (c) L’Italia non deve modificare la propria legislazione
3. Quali sono le procedure per costituire un GECT?
  - (a) La Convenzione di Cooperazione
  - (b) Gli Statuti

### **VI. Ruolo delle aziende di trasporto**

1. Le aziende di trasporto
2. Le Regioni
3. La gestione della linea

### **VII. Conclusione**

Considerazioni, rispetto a questo studio, su un possibile futuro per lo sviluppo socio-economico del territorio in questione.



## ABBREVIAZIONI

TFUE	Trattato di funzionamento dell'Unione Europea (Trattato di Lisbona)
FEDER	Fondo Europeo di Sviluppo Regionale
FSE	Fondo Sociale Europeo
MOT	Mission Opérationnelle Transfrontalière
GECT	Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale
INTERREG	Programma Europeo Interregionale
ALCOTRA	Progetto transfrontaliero (Acronimo di Alpi Cooperazione Transfrontaliera)
LIRICA	Progetto transfrontaliero (Acronimo di Liguria Riviera Paca)
INFORAILMED	Progetto transfrontaliero
DTGE	Direction des Transports et des Grands Équipements de la Région PACA
SID	Service Infrastructure et Développement
STR	Service des Transports Régionaux
SEGP	Service des Équipements et des Grands Projets
SMR	Service de la Mobilité en Région
AOT	Autorità Organizzatrice dei Trasporti
RFF	Réseau Ferré de France
LGV	Ligne à Grande Vitesse
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
TRENITALIA	Trasporto passeggeri Italia

### La Regione PACA è suddivisa secondo il settore d'intervento come segue

DAE	Direction des Affaires Européennes
DATER	Direction des Antennes Régionales
DCP	Direction de la Culture et du Patrimoine
DDSC	Direction du Développement Soutenable et du Climat
DDT	Direction Développement des Territoires
DEA	Direction de l'Eau et de l'Agriculture
DECP	Direction de l'Emploi et de la Continuité Professionnelle
DERIES	Direction de l'Economie Régionale, de l'Innovation et de l'Enseignement Supérieur
DESVA	Direction de l'Education, du Sport et de la Vie Associative
DEV	Délégation à l'Evaluation
DFA	Direction de la Formation et l'Apprentissage
DFCG	Direction des Finances et du Contrôle de Gestion
DGS	Direction Générale des Services
DHUAU	Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement Urbain
DINF	Direction de l'Information
DLYC	Direction des Lycées
DPEDP	Direction de la Prospective, des Études et de la Démocratie de Proximité
DRH	Direction des Ressources Humaines
DRIM	Direction des Relations Internationales et Méditerranéennes
DSG	Direction des Services Généraux
DSGAJCP	Direction du Secrétariat Général, des Affaires Juridiques et de la Commande Publique
DSI	Direction des Système d'Information
DSPRVFSS	Direction des Solidarités, de la Politique Régionale des Villes et des Formations Sanitaires et Sociales
<b>DTGE</b>	<b>Direction des Transports et des Grands Équipements</b>
SID	Service Infrastructure et Développement
STR	Service des Transports Régionaux
SEGP	Service des Equipements et des Grands Projets
SMR	Service de la Mobilité en Région
<b>POLE RIAE Pôle Relations Internationales et Affaires Européennes</b>	

## Introduzione

La scelta di questo stage, negli uffici della Regione PACA Provence Alpes Côte d'Azur nella DTGE Direzione dei Trasporti, è la conseguenza naturale del confrontarsi quotidianamente con i problemi legati alla frontiera, all'organizzazione dei trasporti ferroviari transfrontalieri, sulla tratta Cannes-Imperia. Mi è sembrato doveroso entrare nei meccanismi regionali di organizzazione del trasporto della Regione PACA e di cooperazione transfrontaliero.

Nella mia esperienza professionale nella SNCF, per la quale lavoro da quasi 30 anni a Ventimiglia, ho misurato gli effetti devastanti dell'applicazione della Direttiva CE 91/440 (liberalizzazione del trasporto ferroviario sul territorio europeo). La mancanza di conoscenza reciproca dei contesti politici ed economici nel recepire e adattare alle normative nazionali la Direttiva europea, in alcuni casi ha peggiorato la situazione esistente ignorando le realtà locali. Per migliorare l'integrazione europea, è servito riaffermare la politica regionale come priorità nel Trattato di Lisbona attraverso degli strumenti specifici per la cooperazione transfrontaliera perchè questi territori rappresentano "*il laboratorio dell' integrazione europea*" [cf. Jacques Delors]. Questi strumenti giuridici e tecnici sono, infatti, poco conosciuti da gran parte degli attori politici che devono intervenire sulla pianificazione territoriale.

Dopo avere acquisito le basi teoriche formalizzate nel conseguimento del Master RFI, volevo confrontarmi con le normative nazionali, internazionali ed europee, in materia di trasporto ferroviario transfrontaliero, di cooperazione, di politiche territoriali e di politica estera. In effetti, il territorio dell'Euroregione Alpi Mediterraneo, con un enclave, il Principato di Monaco, sul territorio francese è completamente unico in Francia. Ho pensato quindi di mettermi in discussione su questo tema che conoscevo poco, ma che è assolutamente indispensabile per poter costruire e migliorare la mobilità transfrontaliera al fine di abbattere gli ostacoli tecnici ed istituzionali ma anche sociali ed economici, per un futuro in cui le tematiche europee possano diventare solo fonte di positività e di sviluppo per i popoli.



### Luogo in cui si è svolto il mio "stage"

**Si è svolto** all'interno della DGTE, in collaborazione con il STR<sup>1</sup>, il SID<sup>2</sup> per lavorare sulla creazione di un GECT (Gruppo Europeo di Collettività Territoriali) Trasporto ferroviario per la linea Cannes Imperia per la programmazione 2014-2020 INTERREG IV previsto dalla politica regionale europea.

Parlo del progetto ALCOTRA, struttura di cooperazione dell'Unione Europea per il territorio transfrontaliero alpino, il progetto LIRICA che appartiene alla programmazione 2007-2013, INTERREG IIIA e comprende il Progetto INFORAILMED, pilotato dalla Regione PACA. Questo progetto in fase di attuazione e dedicato al coordinamento dell'offerta ferroviaria e delle tariffe sulla linea Cannes Albenga, prevede un'informazione in tempo reale dei viaggiatori contemporaneamente presenti sul territorio francese e italiano per la circolazione dei treni transfrontalieri. Gli orari e le fermate appaiono sui televideo nelle stazioni italiane di

---

<sup>1</sup> Service des Transports Régionaux de la DTGE

<sup>2</sup> Service Infrastructures et Développement de la DTGE

Sanremo, Taggia e Imperia. Attualmente queste informazioni vengono date sui treni che possono fare corrispondenza in stazione a Ventimiglia nei due sensi di circolazione, Francia-Italia e Italia-Francia.

Il progetto INFORAILMED prevede anche uno studio di fattibilità, dal punto di vista giuridico e finanziario, di un organo di cooperazione transfrontaliero con una “governance” delle Regioni Poca e Liguria, e il Principato di Monaco. Questo progetto deve promuovere degli strumenti per sostenere i futuri partners nella conduzione delle trattative per l’elaborazione della futura convenzione di cooperazione per la creazione di un GECT.

### **Obiettivo dello “stage”**

Il mio lavoro durante il mio soggiorno a Marsiglia alla DTGE con l’appoggio del Polo RIAE, è stato di ricerca e analisi dal punto di vista giuridico e tecnico delle normative regionali, nazionali ed europee vigenti per la creazione di un GECT (Gruppo Europeo di Collettività Territoriali) dedicato al trasporto ferroviario tra le Regioni PACA, LIGURIA e il Principato di Monaco per lo sviluppo di treni transfrontalieri interoperabili sulla tratta Cannes-Imperia. L’obiettivo è di dare una continuità di servizio malgrado la frontiera e quindi aumentare la frequenza dei trasporti. Lo scopo è di dare una reale alternativa all’uso della macchina offrendo un trasporto ferroviario più sicuro e confortevole, nell’ottica del Trattato di Goteborg del 2001 (sviluppo sostenibile).

Gli obiettivi da raggiungere sono:

- migliorare la mobilità delle persone sull’asse transfrontaliero per favorire il trasporto ferroviario in alternativa all’uso della macchina.
- informare le popolazioni locali sul nuovo sistema di trasporto e promuoverlo in moda da incrementare gli spostamenti multimodali.
- creare una sinergia tra i partners per diffondere la comunicazione sui territori PACA e LIGURIA e creare le condizioni per un’ampia cooperazione.

Queste ricerche le ho fatte dal punto di vista legislativo francese sulle collettività territoriali di livelli di competenze e di ruoli diversi, sul coordinamento della gestione e della politica di pianificazione del territorio, della politica dei trasporti interni e transfrontalieri.

A livello europeo, ho cercato di fare la sintesi tra i grandi principi della politica regionale europea ribadita come priorità nel Trattato di Lisbona, i Regolamenti e le Direttive che l’Unione Europea ha stabilito per organizzare la concorrenza, la liberalizzazione del trasporto ferroviario regionale e la cooperazione transfrontaliera. Ho coordinato le mie ricerche con il supporto dell’associazione la “M.O.T” (Missione Operativa Transfrontaliera), con la Sig.ra Françoise Schneider-Français. La M.O.T è presente sul territorio nazionale francese, in ogni regione, e del Comitato delle Regioni, struttura strettamente europea presente a Bruxelles con un ruolo consultivo presso il Consiglio Europeo ed è in ogni caso l’organo di riferimento per la cooperazione transfrontaliera e rappresenta l’archivio delle diverse esperienze fatte sul tema questi ultimi anni. Ricordiamo che il Regolamento 1082 del 2006 prevede l’utilizzo di strumenti specifici per la cooperazione transfrontaliera e essendo molto recente, si è arricchito giorno dopo giorno dell’esperienza immediata e reale del vicino paese europeo.

Il mio lavoro ha assunto un aspetto ancora più significativo nel considerare i rapporti internazionali previsti dal Principato di Monaco con lo stato francese e l’Unione Europea. Il Principato, benché avesse aderito al Consiglio Europeo nel 2004 e accettato l’Euro come moneta unica, è uno stato terzo non facente parte dell’Unione Europea.

## **La DTGE (Direzione dei Trasporti della Regione Paca)**

Il **SID** Infrastrutture e Sviluppo interviene nella pianificazione dei progetti di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie nazionali e dei poli intermodali.

### **Le missioni sono :**

- coordinare le strategie regionali di pianificazione delle strutture ed infrastrutture dedicate ai trasporti;
- seguire i progetti d'investimento per l'aumento delle capacità d'infrastrutture ferroviarie in collaborazione con RFF e SNCF;
- partecipare al miglioramento qualitativo della rete ferroviaria esistente;
- seguire i progetti di poli intermodali di scambio;
- seguire i progetti di grandi infrastrutture ferroviarie come la LGV Côte d'azur e il tunnel sotto il Monginevro;

Durante i suoi lavori, il SID ha dei contatti frequenti con gl'interlocutori esterni come la SNCF, RFF ed, in particolare, con tutti le autorità regionali e provinciali francesi dislocate sul territorio, le autorità regionali della Regione Piemonte e della Regione Liguria.

Quest'ultima riga è stata aggiunta da me perché non presente su alcun documento ufficiale della DGTE!

Il **STR** Trasporti regionali ha lo scopo di sviluppare e applicare la politica del trasporto pubblico locale secondo la legge SRU "Solidarité et Renouvellement Urbain" chiamata loi "Gaysot" n°2000-1208 del 13/12/2000 che delega l'organizzazione del trasporto regionale all'Autorità regionale.

### **Le missioni sono:**

- organizzare il trasporto ferroviario regionale, concepire l'offerta e la parificazione;
- organizzare le linee stradali regionali, concepire l'offerta e la politica tariffaria, coordinare con i vari modi di trasporto complementare in collaborazione con i "départements". controllo della qualità e coerenza con i contratti;
- con RFF e SNCF coordinare gli investimenti per le infrastrutture ferroviarie per aumentarne la frequenza e gli investimenti per il rinnovo e la manutenzione del materiale rotabile;
- seguire i grandi progetti di infrastrutture la LGV Côte d'azur e il tunnel sotto il Monginevro;

Durante i suoi lavori, il STR a numerosi incontri con attori esterni, in tutte le collettività locali e anche SNCF e RFF, la Federazione nazionale dei trasporti di viaggiatori ecc.

## **Il Polo RIAE Relazioni internazionali e Affari europei**

Con la collaborazione del Sig.Patrick Combrisson.

### **Le missioni sono:**

- Le relazioni esterne, la cooperazione territoriale europea ed internazionale. I rapporti con l'ufficio di rappresentanza della Regione PACA a Bruxelles;
- La gestione dei fondi europei;
- L'analisi giuridica delle normative.



## I. Contesto geografico e sociologico

**1. La frontiera** tra la Francia e l'Italia è una delle più recenti nella storia che coinvolge il territorio francese, italiano e monegasco. È stata modificata nel 1860 quando Nizza e la Savoia sono diventate francesi e poi nel 1947 **dopo il referendum organizzato in il cantone di Tende**. Questa frontiera si estende attraverso le Alpi, dal massiccio del Monte Bianco a la città di Menton e Ventimiglia.

La parte meridionale di questa frontiera è molto particolare perché in questo territorio è presente una seconda frontiera tra la Francia e il Principato di Monaco che è un polo economico molto importante ed è frontiera anche per quanto riguarda le collettività territoriali locali.

Il grado di penetrazione linguistico è ad un livello bassissimo sia in Francia che in Italia.

La lingua francese e la lingua italiana non vengono regolarmente insegnate nelle rispettive scuole. Esistono solo delle sezioni sperimentali nelle scuole superiori benché i cognomi delle popolazioni residenti siano spesso gli stessi a Ventimiglia, a Menton e a Monaco.

**2. Gli spostamenti potenziali** sono numerosi e favorevoli al trasporto ferroviario a causa della topografia del territorio e dei problemi di parcheggi e di congestione delle città costiere. I flussi di transito di lunga distanza devono fare i conti con i flussi di prossimità. Si può notare anche che questi flussi seguono la linea costiera e quindi la linea ferroviaria.

**2.1. I risultati dello studio** condotto dalla Regione PACA dalla DGTE, "Service de l'Organisation du Transport Public de Voyageurs" nell'ambito del progetto LIRICA nel 2007 sulla mobilità tra Cannes-Albenga per l'attuazione del progetto "ALCOTRA INFORAIL MED" per il miglioramento dei servizi ferroviari transfrontalieri tra le Regioni Liguria, Paca e il Principato di Monaco e per un progetto di cooperazione, sono:

**a) Per gli spostamenti a scopo personale e professionale** non si utilizza se non in modo molto marginale il trasporto pubblico, in Francia e in Italia. Questi flussi sono una componente essenziale dello sviluppo economico, sociale e industriale se si considera il livello di estrema saturazione della rete stradale.

**b) Il turismo, malgrado la crisi mondiale, è in aumento**, il numero di presenze cresce continuamente, le stagioni turistiche si allungano.

**c) I flussi transfrontalieri** sono una componente indispensabile per il futuro della rete ferroviaria e dello sviluppo economico e occupazionale regionale.

**d) La realtà economica del Principato di Monaco** si basa quasi esclusivamente sul trasporto ferroviario di migliaia di pendolari che ogni giorno vanno a lavorare. L'organizzazione del GP di Formula 1 ed il trasporto degli spettatori prevede l'uso del treno e tante altre manifestazioni sul territorio del Principato, per l'organizzazione del Montecarlo Open di Tennis si è costruita una fermata esclusivamente dedicata. ecc.

### 2.2. Conclusioni di questo studio nell'ambito del Progetto "Lirica"

Questi risultati sono all'origine delle riflessioni sulla necessaria compatibilità tra l'offerta ferroviaria e gli orari dei treni in frontiera per facilitare gli scambi transfrontalieri. I treni a lunga percorrenza sono quasi spariti per effetto dell'applicazione della Direttiva 91/440 sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario e del "TGV Méditerranée" in partenza da Nizza.

Inoltre gli stessi risultati sono stati corroborati da quelli ottenuti da RFF (Réseau Ferré de France), sulla tratta Mandelieu Ventimiglia, durante lo studio di fattibilità della "LGV" (Ligne à Grande Vitesse) ed in particolare sul prolungamento Nizza -Genova.

I cittadini residenti di questi territori e gli attori economici locali hanno ugualmente confermato una grande attesa per il miglioramento delle relazioni ferroviarie costiere e transfrontaliere.

Il punto forte di questa linea sta nel fatto che è quasi esclusivamente dedicata al trasporto TER e quindi riduce il numero degli interlocutori potenziali per la messa in opera delle strategie future.

## **II. Contesto politico e legislativo**

### **1. In Europa**

La politica di cooperazione territoriale per la coesione sociale e territoriale, stipulata nel Trattato di Lisbona del 2009 nel TFUE (Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea) art. n° 175, 209 e 212, dietro proposta della Commissione Europea, il Parlamento Europeo e il Consiglio dell'Unione Europea per mezzo della "legislazione ordinaria" (decisione congiunta) hanno stabilito la creazione di GECT (Gruppi Europei di Cooperazione Territoriali) attuato dal Regolamento 1082/2006 iscritto alla gazzetta ufficiale dell'Unione Europea L 210 del 21 luglio 2006) e entrato in vigore il 1° Agosto 2006. Agli stati viene imposto il recepimento di questo regolamento nel diritto nazionale di ogni paese membro, così come scritto dalla Commissione, dal Parlamento e dal Consiglio Europeo.

L'Articolo 17 del suddetto Regolamento prevede una clausola di riesame, da attuare entro il 31/12/13, allo scopo di dare stabilità e continuità alle cooperazioni e per migliorare e semplificare i rapporti tra i membri dell'GECT. Una serie di proposte sono state depositate da parte del Comitato delle Regioni, del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo che sintetizzano le diverse esperienze che hanno evidenziato delle difficoltà alle quali porre delle soluzioni.

Il regolamento 1080/2006 prevede l'utilizzo di fondi strutturali per l'attuazione delle politiche regionali tramite la creazione di GECT con la possibilità di ricorrere al FEDER o/e al FSE, il fondo di coesione oppure con fondi propri stabiliti dalla Convenzione firmata da tutti i membri.

### **2. In Italia**

La legge della Repubblica italiana del 7 luglio 2009 n°88, art. 46 47 e 48 è stata promulgata per l'attuazione del Regolamento CE 1082 e 1080/2006 (gazzetta ufficiale n° 161 del 14 luglio 2009).

La legge regionale della Regione Liguria n°1 del 2009 con sentenza della Corte Costituzionale n°112 del 2010 stabiliscono l'adesione della Regione Liguria al GECT Trasporto dell' "Euroregione Alpi Mediterraneo".

### **3. In Francia**

La legge della Repubblica francese del 2 febbraio 2007 n°147 (gazzetta ufficiale del 6 febbraio 2007) per l'attuazione del Reg. CE 1082/2006 e 1080/2006 che modifica il Codice Generale delle Collettività Territoriali (CGCT) Art. L 1115-1 e la legge n°2624 del Senato francese del 1° luglio 2007 "Azioni esterne delle collettività territoriali e dei loro gruppi".

Il CGCT che conferisce alle regioni il potere di organizzare e gestire i trasporti regionali, le Regioni diventano Autorità Organizzatrice di Trasporti.

L'Art. L 115-4-2 prevede l'adesione ad un GECT di uno stato terzo, membro del Consiglio d'Europa.

Il Codice dei Trasporti, seconda parte, Trasporto Ferroviario, Art. L 2121-7 “..... Una Autorità Organizzatrice chiede alla SNCF di concludere una convenzione di gestione con un'impresa ferroviaria vicina”.

#### **4. Il Principato di Monaco**

Il Principato di Monaco aderisce al Consiglio Europeo del 5 ottobre 2004. Il Principato Firma e ratifica della Convenzione Quadro di Madrid del 1980 con i protocolli aggiuntivi del 1995 e del 1998, non ha ancora firmato il 3° Protocollo aggiuntivo del 2009.

Le relazioni internazionali tra la Francia ed il Principato sono descritte nel Trattato del 24 ottobre 2002 che sostituisce l' Art. 436 “ Amitié Protectrice” du Traité de Versailles de 1918.

### **III. La Politica di cooperazione transfrontaliera tra Francia e Italia, cronistoria dei rapporti franco-italiani:**

**1980 - Convenzione quadro di Madrid sulla cooperazione transfrontaliera, 1°, 2° e 3° Protocollo**, firma e ratifica per la Francia mentre l'Italia non ha ancora firmato ne ratificato il 3° Protocollo.

**1986 - Atto Unico Europeo creazione della politica di coesione con il GEIE (Gruppo Europeo d'Interesse Economico)**

**1992 - Carta della Cooperazione franco italiana**

**1993 - Accordi di Roma**, è il primo accordo ad avere stabilito un quadro di cooperazione transfrontaliero sulle frontiere francesi e italiane. Fino ad ora le questioni di vicinanze con i paesi frontalieri si discutevano a livello nazionale e dovevano passare tramite le ambasciate. Questo accordo permette alle collettività della Corsica, dei “départements” frontalieri della Regione PACA e per quanto riguarda l'Italia, tutte le collettività territoriali in un raggio di 25 chilometri dalla frontiera franco-italiana, di concludere accordi di cooperazione in materia di ambiente, energia, trasporti, ricerca, formazione, sanità, sport, ecc.

**1995 - 1° Protocollo aggiuntivo alla Convenzione quadro dell'1980 di Madrid**, Programmi INTERREG II (1994-1999)

**1998 - 2° Protocollo aggiuntivo alla Convenzione quadro di Madrid**

**2006 - Dichiarazione d'intenti** di Charbonnières-les-bains firmata dai Presidenti di tutte le Regioni frontaliere franco-italiane. Programmi INTERREG III (2000-2006) nascita del GECT.

**2007 - Firma del Protocollo d'intesa, tra le Regioni PACA, Liguria, Rhône-Alpes, Piemonte e Autonoma della Valle d'Aosta**, "per la cooperazione nell'area Alpi Mediterraneo e sulla la creazione dell'Euroregione Alpi Mediterraneo territorio transfrontaliero di cooperazione".

#### **Euroregione Alpi Mediterraneo**

##### **Le modalità di cooperazione**

Si organizzano all'interno di 5 gruppi di lavoro tematici seguenti:

- 1. Mobilità accessibilità e trasporti** con presidenza alla Regione Piemonte
- 2. Turismo e cultura** alla Regione Liguria
- 3. Innovazione e ricerca** alla Regione PACA
- 4. Sviluppo economico e occupazione** alla Regione Rhône-Alpes
- 5. Ambiente, sviluppo sostenibile, prevenzione dei rischi naturali** va alla Regione Autonoma

della Valle d'Aosta.

**Le Regioni coinvolte si impegnano a:**

- **cooperare** strettamente per intensificare gli scambi nei comuni settori di competenza, al fine di rafforzare i legami politici, economici, sociali e culturali tra le loro rispettive popolazioni.
- **operare** in favore dello sviluppo sostenibile dell'insieme del territorio, e di porre particolare attenzione ai ambiti di cooperazione sopra citati .
- **favorire** una maggiore concentrazione nel ricorso comune ai programmi di cooperazione territoriale europea, in particolare i programmi Italia-Francia, Spazio Alpino II e Mediterraneo.

A questo scopo, le Regioni si impegnano a lavorare con l'obiettivo di realizzare la "Euroregione Alpi Mediterraneo", sulla base delle modalità di un Gruppo europeo di Cooperazione territoriale (GECT), previste dal Regolamento (CE) n.1082/2006.

**Quadro amministrativo e giuridico**

**Con il Protocollo d'intesa vengono istituite:**

- Una Conferenza dei presidenti che si riunisce in caso di necessità e comunque almeno una volta l'anno
- Un Comitato di pilotaggio, incaricato dell'attuazione del Protocollo d'intesa, è composto da due rappresentanti per ciascuna delle cinque regioni.

Sulla base di questo quadro giuridico, i 5 Presidenti dell'Euroregione Alpi-Mediterraneo (costituita dalle Regioni PACA, Liguria, Piemonte, Autonoma della Valle d'Aosta e Rhône-Alpes) hanno voluto dare un segnale politico forte al momento della creazione del GECT "Alpi -Mediterraneo" che ha una sede a Bruxelles, inaugurata il 31 gennaio 2008.

**2008 - La Presidenza dell'Euroregione alternata è PACA**, all'origine del progetto di GECT Trasporto ferroviario, promuove un studio giuridico organizzativo e geografico economico del territorio. Questo studio deve rispondere alla necessità sempre più pressante delle collettività territoriali, delle popolazioni e delle attività produttive in prossimità della frontiera franco-italiana-monegasca, di mobilità più fluida, meno inquinante e meno invasiva per i territori, per uno sviluppo ferroviario integrato multimodale e coerente dei territori considerati.

Purtroppo nel frattempo gli esiti delle elezioni regionali in Piemonte hanno evidenziato la precarietà di queste scelte, legate alle alternanze politiche (La Sig.ra Bresso, Partito Democratico nominata ad una poltrona nel Comitato delle Regioni e Presidente della Regione Piemonte è stata sostituita dal Sig.Cota alle ultime elezioni regionali, dopo parecchi conteggi per un sospetto di brogli elettorali ed un regolare ricorso al Tar (Tribunale amministrativo del Piemonte), che infine, non ha modificato i risultati elettorali. In seguito, il Sig.Cota non ha ritenuto importante, benché non avesse scritto niente in proposito nel suo programma politico, continuare, sulla scia della Sig.ra Bresso, la politica di cooperazione transfrontaliera. Il Gruppo di lavoro trasporto è ad oggi fermo e ha prodotto poco o niente, a parte qualche sceszio.

**2009 - 3° Protocollo aggiuntivo alla Convenzione quadro di Madrid,**

Programmi INTERREG IV(2007-2013) per la Cooperazione Territoriale Europea

**2012 - Decisione congiunta PACA-LIGURIA per la creazione di un GECT Trasporto**

Ferrovioario per associare il Principato di Monaco nel contribuire allo sviluppo dei trasporti transfrontalieri interoperabili. Questa decisione è stata presa per rispondere alle collettività locali e alle popolazioni ad un bisogno sempre più impellente di mobilità efficiente e coerente e creare una dinamica nel trasporto ferroviario.

## **IV. -Politica di cooperazione tra la Francia e il Principato di Monaco, cronistoria dei rapporti franco-monegaschi:**

**1918** - Trattato del 17 luglio Art. 436 del “Trattato di Versailles” (il contesto è quello del dopo guerra, il Principe ereditario ha combattuto nell’esercito francese).

**1930** - Convenzione franco-monegasca, compatibile con le prerogative di uno stato membro dell’ONU alla quale aderirà nel 1945.

**2002** -Trattato di amicizia per un’indipendenza reiterata del Principato. Creazione della CCFM, Commissione di Cooperazione Franco-Monegasca.

D’ora in poi, nell’ambito della Commissione Paritaria ci saranno delle consultazioni reciproche sui temi internazionali di interesse condiviso in cui si riafferma il “destino comune”. Si è dato così stabilità alla cooperazione con la creazione della Commissione di Cooperazione Franco-Monegasca (CCFM). La delegazione francese è presidiata dal Segretario di Stato del Ministero degli Affari Esteri ed Europee francese e la delegazione del Principato di Monaco è rappresentata dal Ministro di Stato.

**2004** – Adesione del Principato al Consiglio europeo.

**2005** - Convenzione franco monegasca che sostituisce quella del 1930.

**2006** - Commissione incaricata delle problematiche locali, tra le quali la cooperazione transfrontaliera. Dei Gruppi di Lavoro tematici si riuniscono al meno 1 volta all’anno.

## **V. Lo strumento più adeguato alla cooperazione transfrontaliera tra le Regioni PACA, Liguria e il Principato di Monaco, il GECT.**

**1. Il Regolamento CE 1082 del 2006** che mette in atto il GECT autorizza la partecipazione diretta di uno stato terzo e specifica l’opportunità di prevederlo. Purtroppo non è stato indicato alcunché per facilitare questo tipo di cooperazione. Il Principato di Monaco, che è sicuramente una peculiarità geografica e politica europea del nostro territorio, trattandosi di uno Stato sovrano non facente parte dell’Unione Europea, è uno Stato terzo.

**Esistono diverse forme di GECT**, il Comitato delle Regioni non indica nessuna forma in particolare. L’esperienza acquisita in questi pochi anni ci permette di distinguere 3 forme diverse di GECT:

- a)-alcuni GECT sono nati per gestire i programmi “INTERREG“ e i progetti europei (GECT Alpi Mediterraneo) **mai messo in atto.**
- b)-altri per gestire delle infrastrutture transfrontaliere (Ospedale di Cerdagne).
- c)-altri ancora per definire la politica pubblica territoriale (Eurometropole di Lille-Kortrijk-Tournai).

Per quanto ci riguarda, i programmi “ INTERREG III e IV- ALCOTRA” hanno evidenziato la necessità di una cooperazione transfrontaliera per gestire le comunicazioni in generale e i trasporti ferroviari in particolare.

**2. Un GECT Trasporto Ferroviario “ad hoc”, per gestire un Programma Europeo “INFORAILMED”.** Con la collaborazione del Principato di Monaco si vuole dare stabilità e perennità alla cooperazione transfrontaliera PACA, LIGURIA, Principato di Monaco, stato sovrano e paese terzo. Al di fuori del quadro dell’Euroregione Alpi Mediterraneo” come prolungamento del Gruppo di Lavoro dedicato ai Trasporti.

Ad oggi, il Principato partecipa al trasporto ferroviario, sulla tratta Mandelieu-Ventimiglia, esclusivamente tramite l’acquisto di materiale rotabile (5 treni), ma contestualmente non

partecipa alla costo elevato di produzione e di gestione che grava soltanto sulla Regione PACA e Liguria.

**Le condizioni da rispettare in vista di un Accordo bilaterale Franco-Monegasco, a monte del GECT;**

**(a) Il Principato deve:**

- 1. Stilare un Accordo con lo Stato francese** sulla costituzione di GECT, o
- 2. votare una legge dello Stato** che gli permetta di cooperare in una struttura di livello di competenza diverso nei confronti degli altri membri partecipanti.

**(b) La Francia deve:**

**Modificare il Codice dei Trasporti** per collaborare in una struttura per l'organizzazione del trasporto regionale transfrontaliero, fuori dai confini nazionali.

**(c) L'Italia non deve** porre nessuna modifica alle normative vigenti. La legittimità del GECT è stata sancita dal provvedimento della Corte Costituzionale n°112 del 2010.

### **3. Quali sono le procedure per costituire un GECT?**

In base al Trattato di Lisbona per la politica regionale europea, gli Accordi di Roma tra la Francia e L'Italia e il Regolamento CE 1082/2006, i futuri membri devono compiere delle missioni esclusivamente nell'ambito delle loro competenze specifiche e comuni.

**E necessario elaborare e scrivere:**

- (a) una Convenzione** di Cooperazione che riprende per esteso i principi secondo i quali si collaborerà.
- (b) Gli statuti** del GECT sono la messa in opera della Convenzione, fissano il funzionamento della struttura e la sua durata.

La Convenzione e gli Statuti devono ottenere l'accordo del "Préfet" della Regione PACA per la Francia, L'Italia deve chiedere l'iscrizione al Registro dei GECT presso la Presidenza del Consiglio.

Al documento di costituzione del GECT si deve allegare l'Accordo Franco-Monégasco redatto a monte dell'Assemblea Costitutiva.

In ultimo luogo avverrà la registrazione sulla Gazzetta Ufficiale Europea e l'iscrizione del GECT al albo presso il Comitato delle Regioni.

**La Convenzione di Cooperazione definisce:**

- Gli obiettivi del GECT e la sua durata
- La o le lingue di riferimento per comunicare tra i membri
- Le responsabilità di ogni membro
- Le modalità di finanziamento della struttura e la nomina dell'Ente che procederà alle indagini di Audit.
- Il luogo in cui ha la sede, di cui dipende il diritto applicabile alla struttura, la sede non può essere fuori dal territorio dell'Unione Europea
- Le competenze di ognuno dei membri
- Il perimetro esatto del GECT, se il Principato ne fa parte, è obbligatorio l'adesione di 2 Stati membri.

**Tutte le decisioni sono prese all'unanimità dei membri.**

## VI. Ruolo delle aziende di trasporto viaggiatori

**1. Le aziende di trasporto ferroviario in territorio francese e italiano** firmano una convenzione di gestione dei trasporti ferroviari con le Regione rispettive di appartenenza in base alle normative vigenti nel paese considerato.

**2. Le 2 Regioni concludono tra di loro una Convenzione di cooperazione** transfrontaliera per l'organizzazione dei trasporti tra Cannes e Imperia secondo il quadro giuridico transfrontaliero. Le 2 Regioni firmano un Accordo con le 2 Aziende ferroviarie.

**3. La gestione della linea ferroviaria può farsi in tre modi diversi :**

- Le 2 Aziende gestiscono in comune la linea
- Un Azienda prende in affitto il materiale rotabile dell'altra
- Un Azienda gestisce da sola la linea

Le Aziende SNCF e TRENITALIA si associano in una struttura di diritto privato, un GEIE Gruppo Europeo d'Interesse Economico che non ha bisogno dell'autorizzazione degli stati membri.

## VII. CONCLUSIONE

Aldilà della volontà politica dimostrata oggi dai vari responsabili regionali italiani e francesi, gli obiettivi da raggiungere sono diversi per ognuno dei futuri membri compreso il Rappresentante del Principato di Monaco e si dovrà quindi tenere conto dei punti seguenti:

- Fino ad oggi la stazione di Monaco Montecarlo usufruisce del TER PACA senza partecipare ai costi di produzione. Contestualmente, tutta l'economia turistica, commerciale, e industriale ha integrato l'uso del treno per accedere al Principato per organizzare tutte le sue manifestazioni come il GP di F1, l'Open del Montercarlo Country Club, per il trasporto giornaliero dei pendolari e per lo sviluppo economico del Principato che oggi è fermo. La crisi ha i suoi effetti anche in questo territorio, gli investimenti immobiliari sono ridotti al minimo, i ricchi investitori preferiscono Dubai e altre mete più esotiche.
- L'Italia, con il governo Monti, ha fatto votare un piano di risanamento dei conti pubblici, la "spending revue", che impedisce alle Regioni di mettere soldi nella cooperazione transfrontaliera, nei GECT, perchè è considerata una struttura "esterna" e non prioritaria per le popolazioni locali. Inoltre la Regione Liguria, per problemi di equilibrio di bilancio, ha tagliato drasticamente il trasporto regionale in generale.
- In Francia, lo Stato si prepara a fronteggiare la crisi attraverso dei piani di austerità in alcuni settori. Le Regioni fanno fatica a chiudere i bilanci annuali.
- L'Europa ha fatto accettare agli stati membri il principio della "regola aurea" che dovrà modificare tutte le politiche pubbliche dei vari stati membri, imponendo l'applicazione, alla lettera, dei criteri di Maastricht. Il debito pubblico non dovrà oltrepassare il 3% del PIL di ogni paese membro. Questa regola dovrà essere iscritta nelle Costituzioni dei vari paesi membri. Anche sé, tutta l'Unione Europea rimane con il fiato sospeso in attesa del risultato del referendum in Irlanda. Se l'esito dovesse essere negativo e quindi respingere l'applicazione della regola, si dovrà rimodulare la politica finanziaria europea che dovrà essere accettata dall'unanimità dei paesi membri.
- Dal punto di vista tecnico, l'interoperabilità dei treni deve fare in conti con 2 sistemi diversi di alimentazione elettrica e 2 sistemi di sicurezza ferroviaria diversi; questa situazione richiede degli investimenti nel materiale rotabile compatibile che possa circolare al di là della

frontiera senza la sosta tecnica a Ventimiglia per il cambio di materiale di trazione e di personale.

- Il IV “Pacchetto Ferroviario” 2014-2020 dovrebbe dare delle risposte sulle modalità della liberalizzazione del trasporto ferroviario regionale transfrontaliero; il Regolamento OSP “Obbligo di Servizio Pubblico” CE 1370/2007 del 23 Ottobre pone il problema sia dell’obbligo di servizio pubblico e, non meno importante, dell’apertura alla concorrenza del trasporto pubblico ferroviario. Tuttavia questa norma, oggi non si pone perché ci troviamo nella fase transitoria dell’applicazione del Regolamento fino al 2019 + 3 anni quindi il 2022, tempo in cui i vari paesi membri devono recepire le norme nelle loro legislazioni nazionali. Il “IV Pacchetto Ferroviario” dovrà precisare se si può usare la clausola per cui si può fare eccezione e quindi attribuire direttamente, senza bando, un appalto di trasporto pubblico locale transfrontaliero. Oggi si parla di “interesse pubblico locale” domani di “interesse pubblico locale transfrontaliero”.
- Infine, costituire un GECT significa, in un certo modo, per i responsabili politici regionali, l’abbandono di una parte delle loro competenze per trasferirle agli organi costituiti della nuova struttura. Bisognerà dare prova di grande maturità politica per risolvere i problemi e fare convergere gli interessi di ognuno verso gli interessi di tutti. Il problema dei finanziamenti del GECT sono una questione non risolta soprattutto in un momento così difficile per tutta l’economia europea.

### **Considerazioni, rispetto a questo studio, su un possibile futuro per lo sviluppo socio-economico del territorio in questione.**

Nonostante tutto, se si vuole salvaguardare l’economia locale, il trasporto ferroviario è indispensabile allo sviluppo delle attività economiche in generale. La cooperazione transfrontaliera può creare una dinamica per il rilancio delle attività imprenditoriali, commerciali e turistiche con una politica dei trasporti coerente, integrata, per una qualità di vita e di lavoro dei cittadini di questi territori in un contesto di sviluppo sostenibile.

A questo proposito e per fronteggiare la crisi globale e i costi elevati di funzionamento occorre far convergere tutte le cooperazioni in un unico GECT, non più dedicato ai soli trasporti. I programmi europei possono essere gestiti da un’unica struttura. Spesso, sono le stesse persone che gestiscono i diversi programmi di cooperazione transfrontaliera, cooperazione per la salvaguardia dell’ambiente, programmi per la gestione dei parchi nazionali (creazione del 1° GECT franco-italiano nel 2013 per gestire il “Parco delle Alpi marittime e il “Parco del Mercantour”), dello smaltimento dei rifiuti, delle strutture ospedaliere, ferroviarie, dell’acqua, ecc.

Infine, volevo aggiungere qualche considerazione personale sulle costatazioni che ho potuto fare durante la mia permanenza alla DGTE della Regione PACA.

La mia impressione è che si perda un tempo prezioso in parole dette e ridette e se si pensa che tutto questo avviene tranquillamente a spese dei cittadini, l’amarrezza è tanta. Questa situazione è ancora più insopportabile se si considera il momento di crisi economica e sociale che imperversa in tutta l’Europa e il mondo.

E’ certo, tuttavia, che per me questa esperienza è stata molto positiva. Malgrado le difficoltà dell’inizio dello stage in cui ho fatto tutte le ricerche necessarie, da sola, mi sono appassionata rapidamente per l’argomento. Ho scoperto un mondo nuovo e che pochi conoscono. In effetti, ho potuto verificare, negli interventi di alcune persone addette ai lavori, la grande incompetenza e non conoscenza delle normative legali e tecniche e delle realtà culturali nazionali ed europee. Permane l’assenza di presa di coscienza della necessità di

profili di lavoro che oggi non sono codificati in cui è fortissima l'interculturalità. Non basta più solo parlare una lingua straniera per creare le condizioni ad una cooperazione attiva e duratura tra i popoli.

