**Capitolo XI**

**Reti Transeuropee di Trasporto (TEN-T)**

*Nel Capitolo(*[[1]](#footnote-2)*) si illustra lo stato di avanzamento dei progetti delle infrastrutture di trasporto finanziati con fondi TEN-T relativi alla Programmazione 2014-2020, prolungata fino al 2023, nell’ambito del programma Connecting Europe Facility (CEF).*

*Inoltre, si forniscono elementi circa le attività svolte e in corso di svolgimento a seguito dei bandi CEF pubblicati dalla Commissione Europea nonché le informazioni relative ai piani di lavoro dei Corridoi e delle priorità orizzontali ERTMS (European Rail Traffic Management System) e MOS (Motorways of the Sea).*

*Nel documento allegato al Conto, denominato “Approfondimenti Reti TEN-T”, sono riportate informazioni inerenti i Regolamenti europei in materia di Reti Transeuropee di Trasporto (TEN-T) ed approfondimenti statistici relativi ai progetti co-finanziati.*

**XI.1 - Reti Transeuropee di Trasporto - Origini, obiettivi e normativa di riferimento**

La costituzione e lo sviluppo delle Reti Transeuropee di Trasporto (di seguito Reti TEN-T) ha rappresentato e tuttora rappresenta uno degli elementi unificanti dell’Unione Europea, poiché in grado di contribuire ad una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, al buon funzionamento del mercato interno ed al rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale. Esse perseguono, tra gli altri, anche obiettivi specifici atti a consentire una mobilità senza ostacoli, sicura e sostenibile di persone e merci nonché di favorire l’accessibilità e la connettività per tutte le regioni dell'Unione, contribuendo all'ulteriore crescita economica e alla competitività in una prospettiva globale. Tali obiettivi specifici dovrebbero essere raggiunti stabilendo interconnessioni e interoperabilità tra reti di trasporto nazionali in modo efficiente e sostenibile. L'Unione ha infatti bisogno di infrastrutture moderne e di elevata efficienza che contribuiscano, nel settore dei trasporti, all'interconnessione e all'integrazione dell'Unione con tutte le sue regioni e dell’Europa stessa con il resto del mondo. Le Reti Transeuropee si pongono l’obiettivo, altresì, di favorire i collegamenti transfrontalieri, promuovere una maggiore coesione economica, sociale e territoriale e contribuire ad un'economia sociale di mercato più competitiva e alla lotta contro il cambiamento climatico.

Con il Trattato di Maastricht (1991) è stato posto come obiettivo centrale lo sviluppo di una rete comune di trasporti tra i 15 Paesi dell’Unione per rafforzare la coesione economica tra gli Stati Membri dell’allora Comunità Europea e, nello stesso anno, si è svolta la Conferenza Paneuropea di Praga, che ha rappresentato la genesi dei Corridoi europei.

Tale politica ha visto un ulteriore rafforzamento dell’attuazione delle reti di trasporto quando, a fine 2013, il Consiglio e il Parlamento Europeo hanno approvato il Regolamento (UE) n. 1315/2013 ed il Regolamento (UE) n. 1316/2013 con i quali, nel primo, si sono stabiliti gli orientamenti per lo sviluppo della Rete TEN-T, comprendente una struttura a doppio strato che consiste nella rete globale (rete *Comprehensive*) e nella rete centrale (rete *Core*) di cui quest'ultima, costituita sulla base della rete globale, assume valore strategico per lo sviluppo delle reti; nel secondo atto, si è istituito il meccanismo finanziario finalizzato a collegare l’Europa denominato “*Connecting Europe Facility (CEF)*” o “Meccanismo per Collegare l’Europa (MCE)”. Tale meccanismo mira ad accelerare gli investimenti nel campo delle Reti Transeuropee e a stimolare gli investimenti sia pubblici che privati; esso stabilisce le condizioni, i metodi e le procedure per la concessione di un'assistenza finanziaria dell'Unione alle Reti Transeuropee al fine di sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia per consentire di sfruttare al meglio le sinergie tra i tre diversi settori. Nel medesimo Regolamento si identificano inoltre i 9 Corridoi della rete centrale che costituiscono uno strumento per facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale della Rete TEN-T.

Il Regolamento (UE) n. 1315/2013 individua il 2030 come termine per il completamento della rete centrale (C*ore*) e il 2050 come termine per la rete globale (C*omprehensive*). Il medesimo Regolamento contiene, inoltre, misure volte a rendere più fluido, sostenibile ed efficiente il trasporto di merci e passeggeri, attraverso l’intermodalità, l’adozione di carburanti puliti e il sostegno alla realizzazione di nuovi collegamenti tra i diversi nodi che comprendonoporti marittimi e porti di navigazione interna, terminali ferroviario-stradali, aeroporti per traffico passeggeri e merci e nodi urbani della Rete TEN-T.

I Corridoi della rete centrale, transnazionali e multimodali, ai sensi dell’atto normativo, devono garantire, pertanto, collegamenti efficienti tra le diverse regioni europee, ed infrastrutture conformi a caratteristiche tecniche prestabilite([[2]](#footnote-3)) secondo le diverse modalità di trasporto, nonché favorire la rimozione dei colli di bottiglia esistenti. Tali caratteristiche per la rete centrale sono individuabili, per l’infrastruttura ferroviaria, principalmente, nella completa elettrificazione delle linee, nella piena realizzazione del sistema di gestione del traffico ferroviario ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) e nel rispetto di requisiti tecnici quali, ad esempio, carico assiale, sagoma, velocità e lunghezza dei treni, mentre per le infrastrutture autostradali nel garantire aree di parcheggio e di sosta ogni 100 km e nella capacità di rendere disponibili combustibili puliti alternativi, requisito presente anche per il settore aereo, nonché nella dotazione di tecnologie intelligenti ed applicazioni telematiche (ITS - *Intelligent Transport System*, ATM - *Air Traffic Management*, VTMIS - *Vessel Traffic Management and Information System*, RIS- *River Information System*, ERTMS - *European Rail Traffic Management System*).

Il suddetto Regolamento, oltre a prevedere specifiche e prestabilite procedure di revisione della rete([[3]](#footnote-4)), rende vincolante l’utilizzo dei fondi che l’Unione Europea eroga nel settore dei trasporti, per l'attuazione di progetti di interesse comune, ovvero progetti realizzati in conformità ai requisiti del Regolamento (UE) n. 1315/2013 e nel rispetto delle disposizioni ivi contenute mediante l’utilizzo delle risorse stanziate tramite il CEF.

**XI.2 - Corridoi della rete centrale**

Il combinato dei due Regolamenti europei sopracitati intende contribuire alla definizione di un disegno unitario delle reti infrastrutturali di trasporto estese al continente europeo, in grado di collegare l’Europa ai Paesi dell’Est, al Medio Oriente e alla sponda Sud del Mediterraneo e di rispondere alla domanda di trasporto proveniente da sistemi produttivi che seguono le logiche di un’economia globalizzata. Tale visione ha permesso di superare, almeno in parte, l’ottica potenzialmente frammentaria, più tradizionale, legata ai sistemi di trasporto sviluppati secondo strategie derivanti da esigenze territoriali dei singoli Stati.

I Corridoi della rete centrale rappresentano, quindi, lo strumento per l’implementazione coordinata della Rete TEN-T, focalizzando l’attenzione sui seguenti aspetti: integrazione modale, interoperabilità e sviluppo coordinato delle infrastrutture, in particolare nelle tratte transfrontaliere e nelle strozzature.

La definizione dei Corridoi della rete centrale è individuabile agli artt. 42 e 43 del Regolamento (UE) n. 1315/2013 mentre l’elenco degli stessi figura nella parte I dell’Allegato I al Regolamento (UE) n. 1316/2013. In tale allegato, vengono identificati nove Corridoi, quattro dei quali attraversano la penisola italiana da nord a sud e da est a ovest (cfr. Figura XI.2.1):

* il Corridoio Baltico-Adriatico;
* il Corridoio Mediterraneo;
* il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo;
* il Corridoio Reno-Alpi.

Ai citati nove Corridoi si aggiungono quattro priorità, cosiddette priorità orizzontali, che riguardano il programma Cielo Unico (SESAR **-** *Single European Sky ATM Research*), le applicazioni telematiche (ITS, ERTMS, RIS, VTMIS), le Autostrade del Mare (AdM o, in inglese, MoS) e, infine, i progetti di innovazione tecnologica.

Al fine di facilitare la realizzazione coordinata dei Corridoi della rete centrale, del sistema ERTMS e delle Autostrade del Mare, la Commissione Europea ha designato, per ciascuno Corridoio, un Coordinatore con il compito di accompagnarne e sostenerne lo sviluppo. Il Coordinatore è assistito nell’espletamento dei propri compiti da un forum consultivo denominato “Forum di Corridoio”, istituito e presieduto dal medesimo Coordinatore e partecipato dai rappresentanti degli Stati membri interessati e da tutti gli *stakeholder* coinvolti. Il Coordinatore europeo, d’intesa con gli Stati interessati, produce un Piano di Lavoro che viene aggiornato periodicamente e che analizza lo sviluppo del corridoio.

I Coordinatori dei Corridoi che attraversano il territorio nazionale sono i seguenti:

* Elisabeth Jensen (DK) - Coordinatrice del Corridoio Baltico-Adriatico;
* Paweł Wojciechowski (PL) - Coordinatore del Corridoio Reno-Alpi;
* Pat Cox (IE) - Coordinatore del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo;
* Iveta Radicova (SK) - Coordinatrice del Corridoio Mediterraneo.

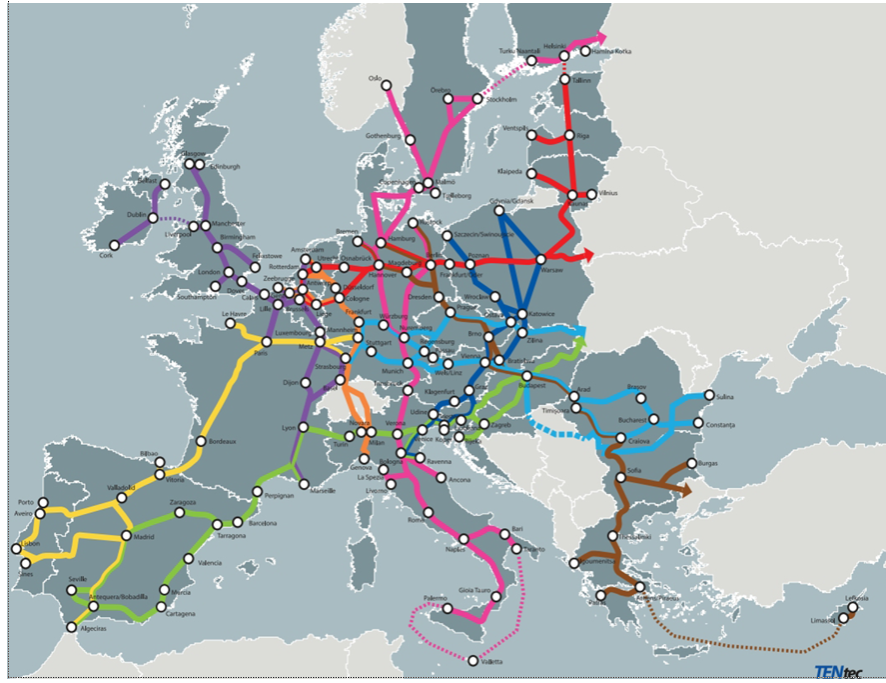
Due Coordinatori supplementari sono designati per due priorità orizzontali:

• Matthias Ruete (DE) - Coordinatore per il sistema ERTMS;

• Kurt Bodewig (DE) - Coordinatore per le Autostrade del Mare (*Motorways of the Sea*).

La 14^ sessione delle riunioni dei Fora di Corridoio che interessano l’Italia si è svolta dal 17 al 21 Novembre 2019 a Bruxelles. I paragrafi che seguono riassumono le principali informazioni e gli aspetti rilevanti dei Corridoi e delle priorità orizzontali che interessano l’Italia.

**Figura XI.2.1 - Corridoi della rete centrale e potenziale estensione ai Paesi dei Balcani Occidentali**

*Fonte*: Sito INEA (*Innovation and Networks Executive Agency)*, 2019. *Fonte*: WB6.

**Corridoio Baltico-Adriatico**

Il Corridoio si estende dai porti del Mar Baltico (Gdansk, Gdynia, Szczecin e Świnoujście) a quelli dell’Adriatico Centro-Settentrionale (Capodistria, Trieste, Venezia e Ravenna) attraversando, nel complesso, sei Stati membri (Austria, Italia, Polonia, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca e Repubblica Slovena).

In Austria figurano alcuni rilevanti progetti ferroviari quali il tunnel di base del Semmering e la linea Koralm; in Italia, il Corridoio interessa principalmente il Nord-Est (Friuli Venezia Giulia, Veneto e parte dell’Emilia Romagna) e tra i principali interventi si evidenzia l'adeguamento della tratta ferroviaria Udine-Cervignano-Trieste nonché quello della tratta transfrontaliera Trieste-Divaccia ma anche soluzioni di sviluppo del sistema portuale dell’Alto Adriatico.

In ambito transfrontaliero, è in corso l’adeguamento della linea ferroviaria esistente tra Aurisina, lato Italia, e Divaccia, lato Slovenia, tratta peraltro in comune con il Corridoio Mediterraneo, per cui le parti slovena e italiana hanno commissionato un progetto definitivo per l’adeguamento della linea esistente Trieste-Divaccia, ciascuna per il proprio tratto di competenza.

L’adeguamento è di natura principalmente tecnologica in entrambe le tratte e prevede il raggiungimento degli standard previsti dalle Specifiche Tecniche di Interoperabilità per le linee esistenti ed una velocità prossima ai 100 km/h. Il GEIE (Gruppo Europeo di Interesse Economico) coordina le attività, risolve le problematiche generali e tecnico-amministrative e le questioni aperte.

Per quanto attiene la sezione italiana, il progetto definitivo per il tracciato su territorio italiano è stato concluso a giugno 2018. Inoltre, dal 9 Settembre 2018 è attivo un nuovo servizio ferroviario passeggeri transfrontaliero Italia - Slovenia, con quattro treni al giorno che collegano Trieste e Lubiana, due dei quali con fermata anche alla nuova stazione dell’aeroporto di Trieste verso Udine. Nel corso del 2019 si sono portate avanti azioni congiunte per la risoluzione delle problematiche legate alla gestione dell’esercizio ferroviario nelle tratte di confine, con il raggiungimento della soluzione nei primi mesi del 2020. A questo riguardo si segnala che a fine marzo 2020 l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria ha rilasciato l’autorizzazione per la messa in servizio del blocco tra Villa Opicina e Sezana la cui attivazione è programmata per il 29 maggio 2020.

**Corridoio Mediterraneo**

Il Corridoio unisce i confini dell’Ucraina con la Spagna, passando attraverso Croazia, Francia, Italia, Slovenia ed Ungheria. Alle principali modalità ferroviarie e stradali, si aggiungono, in questo caso, le vie navigabili con particolare riferimento a quelle italiane e francesi.

La maggior parte delle Regioni del Nord Italia è interessata dal passaggio di questo Corridoio (Piemonte, Lombardia, parte dell’Emilia Romagna, Veneto e Friuli Venezia Giulia) che interseca anche gli altri tre Corridoi europei di rilevanza per l’Italia.

Gli interventi previsti interessano la sezione transfrontaliera ferroviaria Lione-Torino (si veda il box di approfondimento n. 1), quelli sulla linea di accesso Milano-Brescia-Venezia-Trieste e, data la parziale sovrapposizione con il Corridoio Baltico-Adriatico, quelli relativi alla riqualificazione del tracciato della sezione transfrontaliera Trieste-Divaccia. Per quanto attiene alle vie di navigazione interna, invece, particolare rilevanza hanno gli studi e i lavori per l’asta fluviale Milano-Cremona-Mantova-Porto Levante/Venezia-Ravenna/Trieste.

Nell’ambito della proposta per la nuova versione del Regolamento (UE) n. 1316/13 per il periodo 2021-2027, la cui fine del negoziato è attesa entro la fine del 2020, per consentirne l’adozione dal 1° gennaio 2021, è stata recepita la richiesta di inclusione lungo il Corridoio Mediterraneo sia della sezione *Core* “Nizza- Ventimiglia” come sezione ferroviaria transfrontaliera nell’arco di Corridoio Marsiglia-Genova, sia la sezione multimodale “Genova-La Spezia” che completa l’arco ligure precedentemente incluso da Ventimiglia a Genova. Sono state altresì recepite l’inclusione della sezione multimodale “Bologna-Milano”, l’inclusione tra le sezioni transfrontaliere delle tratte di accesso alla Torino Lione e il prolungamento della tratta transfrontaliera ferroviaria “Trieste-Divaccia” verso ovest fino al nodo di Venezia, tratta in comune con il Corridoio Baltico-Adriatico.

**Box di approfondimento n. 1 - “La nuova linea ferroviaria Torino-Lione”**

Il collegamento ferroviario Torino-Lione è parte integrante del corridoio Mediterraneo, ovvero del principale asse europeo est-ovest, ed è una linea ferroviaria per merci e passeggeri che si estende per 270 km, di cui il 70% in Francia e il 30% in Italia. La sezione transfrontaliera si estende per 65 km tra Susa/Bussoleno in Italia e Saint-Jean-de Maurienne in Francia e si sviluppa per l’89% in galleria. Il promotore pubblico incaricato di realizzare e poi gestire la sezione transfrontaliera della Torino-Lione è la Tunnel Euralpin Lyon Turin, società di diritto francese partecipata al 50% dalle Ferrovie dello Stato italiane e dal Ministero dell’Economia francese. Per quanto attiene alle attività realizzative, nel corso del 2019 è stato completato lo scavo di una prima sezione pari a 9 km. Gli appalti per le gare di costruzione del tunnel (per un valore complessivo pari a circa 3,8 miliardi di euro) sono stati banditi con previsione di affidamento nel corso del 2021.

Il costo dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera, certificato da un soggetto terzo, è pari a 8.609,7 milioni di euro in euro costanti 2012. Tale valore rivalutato in euro correnti è stimato in 9.630,25 milioni di euro, di cui 5.574,21 milioni di euro di competenza italiana a cui si aggiungono i costi per misure di accompagnamento per 57,26 milioni di euro per un totale di 5.631,47 milioni di euro.

Per quanto attiene alla contribuzione dell’Italia ai lavori definitivi della sezione transfrontaliera, si registra un totale di risorse autorizzate pari a 2.892,62 milioni di euro (incluse le risorse comunitarie assentite all’Italia pari a 327,86 milioni di euro).

**Corridoio Scandinavo Mediterraneo**

Il Corridoio rappresenta uno degli assi cruciali di collegamento economico tra Nord e Sud Europa: dall’estremo Nord della penisola scandinava attraversa Svezia, Finlandia, Danimarca, Germania e Austria e arriva fino alle regioni del sud Italia e Malta. Tra gli interventi più significativi del Corridoio è possibile annoverare la galleria ferroviaria di base del Brennero, in corso di realizzazione, con le relative tratte di accesso (si veda il box di approfondimento n. 2), ed il collegamento Fehmarnbelt. Oltre al Brennero, l’Italia è interessata dai lavori riguardanti la linea Napoli-Bari e dalla riqualificazione delle linee Verona-Bologna, Bologna-Ancona e Napoli-Reggio Calabria, Messina-Catania-Augusta/Palermo. Sul fronte portuale e della navigazione marittima, tra i principali interventi si evidenziano quelli volti allo sviluppo delle piattaforme multimodali dei porti di Ancona Napoli, Bari, La Spezia e Livorno, oltre allo sviluppo del collegamento tra Palermo/Taranto - Valletta/Marsaxlokk.

Nell’ambito della proposta per la nuova versione del Regolamento (UE) n. 1316/13 per il periodo 2021-2027, attualmente alle fasi finali di negoziato, per consentirne l’adozione il 1° gennaio 2021, sono state recepite, lungo il tracciato del Corridoio Scandinavo Mediterraneo, quali sezioni transfrontaliere le tratte di accesso alla galleria di base del Brennero. Inoltre è stata recepita l’inclusione del porto di Cagliari, ad oggi l’unico porto *Core* non ancora presente lungo un tracciato di Corridoio.

In occasione della prossima revisione del Regolamento (UE) n. 1315/13, si auspica l’inserimento del porto di Civitavecchia come porto *Core*, ancora di rango *Comprehensive* nel vigente Regolamento.

**Box di approfondimento n. 2 - “La galleria di base del Brennero e le relative tratte di accesso”**

Il progetto della galleria di base del Brennero, in corso di realizzazione, rappresenta uno tra gli interventi più significativi non solo nella programmazione infrastrutturale nazionale ma anche europea, localizzandosi lungo il Corridoio Scandinavo Mediterraneo, asse cruciale di collegamento economico tra Nord e Sud Europa. Il tratto tra Monaco di Baviera e Verona costituisce, infatti, la sezione baricentrica e nevralgica del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo che dal confine russo-finlandese si estende fino a La Valletta, sull'isola di Malta.

La società Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE è il soggetto “Promotore”, incaricato dai due Stati, Italia e Austria, della progettazione e della realizzazione della galleria. Il progetto prevede la realizzazione di una galleria ferroviaria transfrontaliera a doppia canna tra Italia e Austria, della lunghezza di circa 55 km, di cui 23 km in territorio italiano e 32 km in territorio austriaco, che, con i relativi collegamenti già esistenti, raggiunge complessivamente una lunghezza di 64 km. Per quanto attiene alle attività realizzative, ad oggi sono stati scavati 123 km di gallerie (tra gallerie di transito dei treni, cunicolo esplorativo e altre gallerie logistiche), sui 230 km totali previsti.

Nell’ambito dell’attuale Programma di finanziamento comunitario “*Connecting Europe Facility*” (CEF) 2014-2020, la Commissione Europea ha assegnato complessivamente alla tratta transfrontaliera (nella sua definizione attuale) 1.181,49 milioni di euro, di cui 878,64 milioni di euro per i lavori e 302,85 milioni di euro per gli studi, a fronte di costi complessivi pari a 2.802,3 milioni di euro. L’importo assegnato è ripartito equamente tra Italia e Austria e, pertanto, la quota dei contributi europei di competenza italiana assentiti dal 2016 al 2020 per la galleria di base del Brennero ammonta a 590,745 milioni di euro.

Unitamente al progetto della galleria di base, sono previsti interventi anche sulle linee di accesso lato nord (Austria e Germania) e lato sud (Italia), i cui costi di realizzazione sono a carico dei singoli Stati.

Per quanto riguarda le tratte di accesso sud, il progetto più importante, in termini di priorità, è il lotto 1 “Fortezza-Ponte Gardena”, che si estende per circa 25 km, in quanto consentirà di superare le criticità legate alla tortuosità e alla pendenza del tracciato, creando i presupposti di un corridoio altamente prestazionale per il traffico merci. Il CIPE nel 2017 ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo del lotto 1 avente un costo pari a 1.478 milioni di euro, completamente finanziato con risorse quasi interamente statali (Legge di Stabilità del 2016). Attualmente è in corso l’iter approvativo delle varianti apportate al progetto definitivo.

**Corridoio Reno-Alpi**

Il Corridoio unisce i porti del Mare del Nord al Mar Tirreno attraverso Belgio, Olanda, Germania, Svizzera ed Italia. L’area interessata da questo Corridoio ha una particolare rilevanza dal punto di vista economico in quanto include i maggiori centri economici europei (la cosiddetta “*Blue banana*”). Il Corridoio Reno-Alpi è caratterizzato da una delle vie navigabili più importanti, ovvero quella del Reno, oltre che da interventi ferroviari tra cui la galleria del Gottardo in Svizzera.

Il Corridoio comprende alcuni dei più grandi porti del mondo, quali: Rotterdam, Amsterdam, Anversa e Zeebrugge, Duisburg e Genova che agiscono come punti di entrata e di uscita merci e da cui si dipartono connessioni multimodali molto sviluppate. Lungo il Corridoio Reno-Alpi, vengono trasportate ogni anno circa 138 miliardi di tonnellate di merci con un conseguente effetto sul PIL per oltre 3.100 miliardi di euro, pari al 20% del PIL totale dell'UE (basato su dati del 2017([[4]](#footnote-5))). Il Corridoio Reno-Alpi dal punto di vista infrastrutturale, è significativamente maturo e ciò lo rende un "precursore" per altri corridoi, soprattutto per quanto riguarda le iniziative sulle innovazioni e le nuove tecnologie (ad esempio l’utilizzo di LNG - *Liquid Natural Gas* per la navigazione interna), che aprono la strada verso il futuro.

A livello nazionale, il Corridoio interessa soprattutto le Regioni del Nord-Ovest (Lombardia, Piemonte e Liguria) dove, oltre ai lavori del tunnel transfrontaliero “Terzo Valico dei Giovi”, che a lungo termine ridurrà del 20% i tempi di percorrenza dei passeggeri e aumenterà l’affidabilità e la sicurezza del trasporto merci Terzo Valico, sono programmati interventi distribuiti lungo la linea ferroviaria Genova-Milano/Novara-confine svizzero. In ambito marittimo, il porto di Genova è al centro di interventi volti a potenziarne il ruolo di principale scalo dell’Europa mediterranea anche nell’ottica di sviluppo delle Autostrade del Mare nel Mediterraneo occidentale. Tra gli altri nodi italiani figurano i due nodi urbani di Genova e Milano, i due sistemi aeroportuali di Milano (Malpensa, Linate, Orio al Serio) e Genova, i terminali ferroviario-stradali di Vado, Milano Smistamento e Novara.

A seguito del crollo del ponte Morandi del 14 agosto 2018, il Governo italiano si è impegnato con la massima priorità per avviare la ricostruzione del Ponte sul Polcevera (viadotto sull’A10) e le annesse opere di ripristino e di adattamento della viabilità che interessano Genova e il suo territorio. La cerimonia per il varo dell'ultima campata del nuovo viadotto si è tenuta in data 28 aprile 2020.

**Autostrade del Mare (AdM)**

Tale priorità orizzontale è volta a promuovere un sistema efficiente di trasporti marittimi in grado di accrescere l’efficacia e la competitività della modalità di trasporto combinata strada-mare. In questo modo, in un’ottica di sviluppo ecosostenibile, viene limitato il congestionamento della rete stradale con conseguenti benefici in termini di prevenzione degli incidenti e di riduzione dell’inquinamento prodotto dal trasporto su gomma. L’obiettivo di tale priorità è, pertanto, trasversale perché finalizzato a migliorare la connessione tra i diversi porti europei e tra questi e le rispettive aree dell'*hinterland*. Nell’aprile 2018, l’allora Coordinatore Brian Simpson ha pubblicato un rapporto di dettaglio denominato “*Detailed Implementation Plan* (DIP)” che tracciava una visione per le Autostrade del Mare e che identificava tre pilastri fondamentali per il settore: la sostenibilità ambientale, l’integrazione della catena logistica nel settore marittimo e la sicurezza intesa sia nella gestione del traffico che come elemento umano. L’attuale coordinatore Kurt Bodewig, in carica dal 16 Settembre 2018, ha individuato le principali priorità da affrontare per lo sviluppo delle AdM: una migliore integrazione nella rete TEN-T, un ampliamento delle possibili fonti di finanziamento ed una politica di Bacino.

Inoltre, durante il *MoS Forum* per soli Stati Membri tenutosi a Bruxelles lo scorso 22 Novembre 2019 il Coordinatore, a seguito del feedback degli *stakeholder* durante il *MoS forum* pubblico del 21 Giugno 2019, ha annunciato un piano di revisione del *MoS* DIP. Tra le principali novità: l’allineamento con i Piani di Lavoro di corridoio, i temi della decarbonizzazione, dell’ITS e della Mobilità Militare, un contributo alla revisione della rete TEN-T ed una migliore sinergia con tutti gli altri strumenti di finanziamento CEF.

Nel quadro degli eventi promossi nel 2019 dalla Commissione Europea, il Coordinatore europeo delle Autostrade del Mare, Prof. Kurt Bodewig, congiuntamente con il Coordinatore del Corridoio Atlantico, Prof. Carlo Secchi ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno organizzato, con il supporto della società in house RAM, l’iniziativa "*Financing the maritime sector and Motorways of the Sea*”.

L’evento ha consentito di focalizzare l’attenzione sulle specifiche esigenze di finanziamento del settore, presentare gli strumenti di finanziamento innovativi già disponibili, ivi inclusi gli schemi di combinazione di fondi (*Blending*), nonché sulle specifiche caratteristiche tecniche per potenziali progetti MoS di successo. In particolare, durante l’evento è emerso che il fabbisogno finanziario delle AdM è notevolmente superiore ai finanziamenti previsti per il settore, pertanto schemi innovativi di incentivazione sia dell’offerta che della domanda costituiranno elemento indispensabile per lo sviluppo delle AdM del futuro ed il raggiungimento dei target ambientali condivisi a livello europeo.

**Sistema di gestione del traffico ferroviario ERTMS (*European Rail Traffic Management System)***

Tale priorità si prefigge l'attuazione di un sistema di gestione del traffico ferroviario attraverso un sistema di segnalamento e controllo armonizzato a livello UE al fine di garantire maggiore sicurezza e piena interoperabilità. Priorità verrà data alle connessioni di natura transfrontaliera.

Nel 2015, l’allora Coordinatore Karel Vinck ha pubblicato un piano di lavoro al fine di accelerare l'attuazione dell'ERTMS in Europa. Il programma denominato “*Breakthrough Programme*” si è basato su quattro principi. Il primo principio era l'approccio verso gli utilizzatori del sistema piuttosto che verso i progettisti, ciò con l’obiettivo di stimolare la competitività tra le imprese ferroviarie in qualità di utenti. In secondo luogo, ha sollecitato la conformità delle apparecchiature di bordo ai più recenti standard (“*Baseline* 3”). Il terzo principio ha indicato come massima priorità l'implementazione coordinata del sistema; infine, il quarto principio ha puntato alla riduzione dei costi del sistema per ERTMS, anche attraverso l'armonizzazione delle norme. Gli Stati membri, a loro volta si sono impegnati a garantire di dotare i Corridoi del sistema, utilizzando le opportunità finanziarie fornite dal periodo di programmazione in corso (2014-2020) e futuro (2021-2027). In questo quadro, un insieme completo, stabile e maturo di specifiche rappresenta la pre-condizione per il funzionamento efficace del sistema.

Nel 2017 è stato poi adottato il Piano Europeo di sviluppo dell’ERTMS (*ERTMS Deployment Plan - EDP*) che ha seguito questo approccio ed ha fissato le prime scadenze di attuazione lungo i Corridoi al 2023. Nel definire l’implementazione a livello di rete, gli Stati membri sono continuamente chiamati ad allineare i loro Piani di attuazione nazionali al predetto piano europeo.

**XI.2.1 - Piani di Lavoro dei Corridoi della rete centrale e priorità orizzontali**

La Commissione Europea, d’intesa con gli Stati interessati, ha avviato, ai sensi del Regolamento (UE) n. 1315/2013, un processo di consultazione, per ciascun Corridoio, finalizzato all’approvazione di uno specifico Piano di Lavoro contenente lo stato dell’arte, il grado di raggiungimento degli standard tecnici della rete, richiesti dalla normativa di riferimento, e tutti gli elementi atti a garantire un’effettiva multimodalità. I suddetti Piani di Lavoro analizzano, pertanto, la situazione dei Corridoi individuandone, in particolare, le parti rilevanti, i colli di bottiglia e i problemi di interoperabilità, e, identificandone le azioni da intraprendere, la tempistica e le risorse finanziarie necessarie.

I Piani di Lavoro guidano l’implementazione dei Corridoi fino al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Regolamento (UE) n. 1315/2013 per il 2030 e prevedono anche un’analisi della lista dei progetti ad essi correlati che rappresenta lo strumento principale, dinamico e continuamente aggiornabile, per monitorare i progressi nello sviluppo dei Corridoi ed al contempo per pianificarne il completamento.

A valle del processo di consultazione di cui sopra, nel 2018 è stata approvata, per quanto concerne l’Italia, la terza versione del Piano di Lavoro del Corridoio Baltico-Adriatico, del Reno-Alpi, dello Scandinavo-Mediterraneo e del Mediteranno. È stato altresì approvato anche il terzo Piano di Lavoro relativo all’implementazione dell’ERTMS.

Tali versioni contengono:

* la valutazione dell’impatto degli interventi, anche in termini di parametri tecnici e infrastrutturali per lo sviluppo dei Corridoi, il loro contributo ai KPI (*Key Performance Indicator*) e la coerenza con la pianificazione nazionale di settore;
* le misure di implementazione del Corridoio (piano di rimozione delle barriere tecniche, amministrative, operative e in prossimità dei nodi);
* l’impatto del Corridoio sull’ambiente.

Nel corso del 2019 si è svolto l’esercizio di aggiornamento sia dei Piani di Lavoro attualmente in vigore che della lista dei progetti ad essi correlata. Alla base dei Piani di Lavoro sono posti gli atti di indirizzo strategico del settore trasporti di ciascun Stato Membro, i programmi di finanziamento a livello nazionale ed europeo, i programmi di attuazione delle politiche europee come, ad esempio, i piani di sviluppo dei Corridoi Ferroviari Merci, il piano di attuazione dell’ERTMS, il piano di attuazione delle Autostrade del Mare, le fasi di sviluppo delle soluzioni telematiche e tecnologiche come l’ITS o l’adozione di carburanti alternativi (descritti in dettaglio nei box di approfondimento rispettivamente n. 3 e n. 4) ed altre iniziative promosse dalle parti interessate.

Per quanto attiene il piano di attuazione della priorità orizzontale Autostrade del Mare, è stato altresì elaborato, dopo un lungo percorso di consultazione avviato nel 2016, il piano di attuazione “*Motorways of the Sea - Detailed Implementation Plan”* che rappresenta il documento strategico e di orientamento per lo sviluppo di tale priorità. In particolare, a seguito di diverse revisioni dello stesso, ed in particolare nell’ultima che è stata sottoposta ad un processo di consultazione rivolto agli Stati Membri concluso ad aprile 2020, si fa riferimento ai 3 pilastri della strategia per le Autostrade del Mare per lo sviluppo di uno spazio marittimo comunitario (*European Maritime Space*), che sia:

* *sustainable,* al fine di contribuire agli obiettivi della lotta ai cambiamenti climatici e della decarbonizzazione;
* *seamless,* ovvero privo di soluzione di continuità a livello di catena logistica, assicurando i collegamenti tra le diverse modalità di trasporto;
* *smart,* con particolare riferimento all’innovazione tecnologica ed agli strumenti dell’ICT (*Information & Communication Technology*).

Durante il processo di consultazione che ha coinvolto sia gli Stati Membri che gli *stakeholder* del settore, avviato dal Coordinatore Europeo, sono emerse alcune proposte di rinnovamento del concetto di Autostrade del Mare: si è evidenziata la necessità di una maggiore integrazione nelle reti TEN-T con un corrispondente incremento delle risorse finanziarie per il loro sviluppo; è emersa l’esigenza di ripensare alla classificazione dei porti con specifica vocazione alle AdM ed infine sono state delineate potenziali misure di incentivazione verso il settore delle AdM sulla base di un approccio unico europeo connesse alle prestazioni ambientali da un lato e all’effettivo utilizzo operativo da parte delle imprese di autotrasporto, dall’altro.

|  |
| --- |
| **Box di approfondimento n. 3 - “Lo sviluppo dei sistemi ITS *- Intelligent Trasport System*”**  L’Italia è uno dei Paesi europei a più alta densità di traffico, in cui i flussi veicolari si distribuiscono lungo tutta la rete nazionale dei trasporti. I Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) svolgono un ruolo determinante per promuovere la sicurezza della circolazione, per ridurre le esternalità in termini di congestione e l’inquinamento ambientale. Grazie alle moderne tecnologie dell’informatica e delle comunicazioni, i Sistemi ITS non solo agevolano la circolazione tramite un uso più efficiente e razionale delle infrastrutture, ma permettono sempre più di creare un ponte verso i porti, le piattaforme logistiche ed in prospettiva verso le “*smart city*”.  L’Italia è da sempre impegnata nello sviluppo di progetti nel campo dei Sistemi ITS in ambito stradale: su un totale di 14 progetti co-finanziati sin dalle precedenti Programmazioni è al momento coinvolta in 9 progetti sul programma CEF corrente che assorbono un contributo europeo diretto a soggetti sia pubblici che privati per circa 41milioni di euro. L’Italia partecipa attivamente a tre filoni di progetti co-finanziati dalla Commissione europea: “MedTIS”, “Ursa Major” e “CROCODILE” per lo sviluppo e implementazione dei Sistemi Intelligenti di Trasporto in ambito stradale, largamente coincidenti con alcuni dei 9 Corridoi TEN-T. Inoltre, sin dal 2013, l’Italia è Coordinatore internazionale della Piattaforma Europea dell’ITS “European ITS Platform”, anch’essa co-finanziata dalla Commissione Europea, quale tavolo di confronto tra 15 Stati Membri e numerosi portatori di interesse quali i gestori della grande viabilità, per sviluppare i futuri orientamenti e strategie per lo sviluppo dei sistemi ITS, con l'obiettivo di fornire agli utenti europei servizi armonizzati e continuativi lungo i Corridoi stradali europei. Con l’avvento della sperimentazione della guida assistita ed automatica e la crescente disponibilità di dati sulla mobilità, si sono sviluppate tecnologie innovative, denominate Sistemi di Trasporto Intelligenti Cooperativi (C-ITS), che permettono uno scambio di dati efficace, attraverso tecnologie wireless, tra elementi e attori del sistema di trasporto, ovvero tra veicoli (V2V) e tra veicoli e infrastruttura (V2I). I Sistemi C-ITS permettono di migliorare in modo significativo la sicurezza stradale, l’efficienza del traffico e il comfort di guida aiutando il conducente a prendere le decisioni giuste e adattarsi alla situazione del traffico. Anche su queste tecnologie innovative, l’Italia è presente attraverso due specifici progetti “C-Roads Italy”, e “C-Roads Italy 2”, co-finanziati dalla Commissione Europea e coordinati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che vedono, come soggetti attuatori, i gestori della rete Transeuropea, le città di Torino, Verona e Trento, i costruttori di veicoli, i centri di ricerca ed alcune società di telecomunicazioni. I due progetti nazionali rivolti ai servizi C-ITS sono inquadrati nell’ambito della Piattaforma europea “C-Roads Platform” il cui obiettivo principale consiste nella definizione di requisiti funzionali, tecnici e organizzativi per garantire l’interoperabilità e l’armonizzazione dei servizi C-ITS tra i progetti pilota nazionali in tutta Europa ed al cui interno sono presenti 17 Stati membri (Austria, Belgio, Repubblica Ceca, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Ungheria, Irlanda, Portogallo, Slovenia, Spagna, Svezia, Olanda, Regno Unito, Grecia ed Italia) e la Norvegia. Relativamente al progetto “C-Roads Italy”, la cui area di sperimentazione si sviluppa lungo il corridoio del Brennero e prevede anche test transfrontalieri con l’Austria, l'impatto atteso dei servizi cooperativi dovrebbe avere ricadute positive sulla mobilità in termini di sicurezza, fluidità del traffico ed efficienza energetica. L'obiettivo principale del secondo progetto “C-Roads Italy 2” è di studiare e di testare, principalmente in condizioni di traffico urbano reale, nell’ambito delle Città di Torino, Verona e Trento, una serie di servizi cosiddetti "*Day1*" e "*Day1.5*". Per testare tali servizi C-ITS, è necessario che le infrastrutture siano equipaggiate con tecnologie innovative ed anche che i veicoli siano equipaggiati con sistemi in grado di recepire informazioni da fornire al conducente, anche con strategie di controllo del veicolo. I citati progetti nazionali C-ITS si collocano a pieno diritto nell’ambito della trasformazione digitale auspicata dal Decreto Ministeriale 70 del 2018 “*Smart Road*”. Nei prossimi anni ci si aspetta che la digitalizzazione dei trasporti compia un salto in avanti, non vi è dubbio, infatti, che l’infrastruttura digitale acquisirà un’importanza significativa e sosterrà notevolmente i veicoli connessi e automatizzati. La trasformazione digitale delle infrastrutture di trasporto rappresenta la possibilità di migliorarne la qualità, la sicurezza, l’utilizzo e di farne strumenti per generare dati e servizi che agevolino la mobilità di persone e merci, facilitando e semplificando il trasporto. A seguito del lancio da parte della Commissione Europea del Bando CEF Transport 2019 *Reflow Call* è stato sottomesso un nuovo progetto denominato “C-Roads Italy 3” che si collega alle due Azioni attualmente in corso: “C-Roads Italy” e “C-Roads Italy 2”. L'obiettivo principale della nuova proposta è di estendere la copertura geografica dei Servizi C-ITS “*Day1*” e “*Day1.5*” definiti dalla piattaforma europea C-ITS lungo la rete stradale centrale nazionale, parte dei Corridoi Europei “Scandinavo-Mediterraneo” e “Mediterraneo”, al fine di contribuire a massimizzare l'impatto sulla sicurezza stradale e sull'efficienza del traffico, attraverso la continuità dei servizi cooperativi C-ITS. Ciò implica che le infrastrutture stradali dovranno essere equipaggiate, o aggiornate, con tecnologie innovative per consentire l'interazione e lo scambio di informazioni tra infrastrutture e veicoli (I2V) - (V2X). La progettazione e l'architettura di comunicazione si baserà su una soluzione “ibrida”, come definito dalla Strategia Europea C-ITS, ovvero attraverso tecnologie “ITS-G5" per il corto raggio e “rete cellulare” per il lungo raggio, applicando le specifiche ed i profili architetturali sviluppati della Piattaforma “C-Roads”. In tal modo, sarà assicurata l’interoperabilità e continuità dei servizi C-ITS e la compatibilità con quanto sviluppato nei precedenti progetti. |

Al momento, per l’Italia nelle liste progetti connesse ai Corridoi, si segnalano 414 interventi, che interessano il solo territorio nazionale, presenti sui 4 Corridoi, per una stima di investimenti pari a circa 133,16 miliardi di euro; ad essi si aggiungono 69 progetti in cui l’Italia compare in partenariati internazionali, arrivando quindi a un totale di 483 interventi con investimenti complessivi per circa 150,54 miliardi di euro. Dell’intero portafoglio, 296 interventi non risultano completati alla fine del 2019 per investimenti pari a circa 96,03 miliardi di euro. Nella Tabella XI.2.1.1, si riporta l’attribuzione geografica per corridoio, dei 414 progetti che interessano esclusivamente l’Italia, con il relativo investimento globale, avendo presente che alcuni interventi sono in comune a più corridoi.

**Tab. XI.2.1.1 - Progetti italiani presenti nei 4 Corridoi TEN-T**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Corridoio** | **N. interventi** | **Totale investimenti**  **(mio €)** |
| CNC Baltico-Adriatico | 124 | 14.809,72 |
| CNC Mediterraneo | 180 | 35.625,45 |
| CNC Scandinavo-Mediterraneo | 227 | 80.492,86 |
| CNC Reno-Alpi | 66 | 21.741,79 |

*Fonte:* Liste di corridoio 20191107\_UFT\_LOCK\_PL08112019\_MS\_MED e 200522\_BAC List Work Plan 2020..

|  |
| --- |
| **Box di approfondimento n. 4 “Sviluppo di soluzioni rivolte all’adozione di carburanti alternativi”**  Nel settore dei trasporti uno dei punti qualificanti è rappresentato dall’utilizzo dei carburanti alternativi finalizzato alla riduzione dell’impatto ambientale. L’Italia è coinvolta in numerosi progetti che prevedono soluzioni alternative per il trasporto a lungo raggio di merci e per la mobilità delle persone. In particolare, nel corso dell’attuale programmazione 2014-2020 del CEF sono stati finanziati 17 progetti, che vedono la presenza di beneficiari italiani con iniziative su territorio nazionale, che assorbono un contributo europeo, diretto a soggetti sia pubblici che privati, per circa 81 milioni di euro con un importo di investimento complessivo per la parte italiana pari a circa 319 milioni di euro. Per completezza, ad essi si aggiungono 6 ulteriori progetti in cui non figurano beneficiari italiani ma che sono realizzati anche sul territorio italiano o con beneficiari italiani senza interventi sul territorio nazionale. L’analisi di dettaglio viene pertanto fornita esclusivamente per i 17 progetti con beneficiari italiani con iniziative su territorio nazionale.  Per quanto attiene alla mobilità elettrica, sono presenti 5 progetti che prevedono quanto segue:   * la realizzazione su territorio italiano di 180 stazioni di ricarica elettrica rapida, operative nell’arco temporale 2019-2020, presso stazioni di servizio tradizionali lungo la rete *Core* in Italia, Austria e Francia; * in Italia, Spagna e Francia la realizzazione di 14 stazioni di ricarica elettrica ultraveloce HPC (*High Power Charger*) finalizzate a supportare uno standard tecnologico volto a soddisfare le esigenze del mercato ed abbassare i costi dell’infrastruttura attraverso la sinergia con altri progetti CEF di cui 8 in territorio italiano; * ulteriori 118 stazioni HPC previste, sempre lungo la rete Core, per implementare una rete transfrontaliera con gli Stati Membri dell’Europa del centro-est (Austria, Bulgaria, Romania, Ungheria, Slovacchia, Repubblica Ceca) di cui 38 in Italia; * la realizzazione di 3.169 stazioni di ricarica elettrica Normal, Rapida e HPC in Italia, Spagna e Romania per promuovere la mobilità elettrica in tutta l’Unione creando una rete interoperabile di cui 1.783 concentrate in Italia; * altre 38 stazioni di ricarica elettrica veloci ed interoperabili per i servizi di mobilità intra-europei previste lungo l’asse Gran Bretagna-Genova, di cui 5 in Italia;   Per quanto attiene all’utilizzo dell’idrogeno, è in corso un progetto finalizzato alla realizzazione di 4 stazioni pilota di rifornimento in Italia, Germania, Olanda e Gran Bretagna.  Per ciò che riguarda l’uso del GNL (Gas Naturale Liquefatto), sono in corso 3 progetti che si rivolgono alla realizzazione di stazioni di ricarica multi-prodotto o studi con azioni pilota che prevedono, rispettivamente, la realizzazione di:   * 32 stazioni GNC (Gas Naturale Compresso), 5 GNL e 31 di ricarica elettrica rapida lungo la rete *Core* in Italia finalizzate all’implementazione di un sistema di trasporto efficiente che promuova effettivamente la decarbonizzazione del trasporto stradale; * 5 stazioni multi-fuel in Francia (2) e in Germania (3) per facilitare il trasporto merci su strada a medio e lungo raggio anche attraverso i camion alimentati a GNL per la raccolta e analisi dati nell’ambito dell’esercizio live; * 9 stazioni di ricarica GNL/GNC sempre lungo la rete centrale.   Nel settore marittimo, 7 progetti sono focalizzati sullo sviluppo di infrastrutture per l’uso di GNL. Gli orientamenti generali a livello internazionale ed europeo, nonché le modifiche normative intervenute negli ultimi anni in materia di riduzione delle emissioni inquinanti nel settore dei trasporti, hanno contribuito a stimolare l’interesse degli *stakeholder*. In tale scenario, è stata avviata nel 2014 l’iniziativa nazionale denominata “GAINN Italia” promossa e coordinata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sotto la diretta competenza della Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali ed il Trasporto Marittimo e per Vie d'Acqua Interne, con l’obiettivo di sviluppare, in maniera coordinata e sinergica, infrastrutture e servizi dedicati alla promozione dell’utilizzo dei carburanti alternativi nel settore dei trasporti, particolarmente sull’uso del GNL. Dei 7 progetti, 5 sono afferenti all’iniziativa GAINN e riguardano la ricerca di soluzioni sostenibili per l’adozione del GNL nel settore portuale, studi ed azioni pilota per implementare terminal di approvvigionamento stoccaggio e bunkeraggio, lavori infrastrutturali nell’interporto di Padova, realizzazione di 4 stazioni di rifornimento navi, sviluppo di due strutture multimodali per i porti di Venezia e Livorno.  A questi progetti si aggiungono il progetto “Poseidon Med II” rivolto alla realizzazione di un sistema completo lungo l’Adriatico per sostenere l’uso del GNL (contesto normativo, terminal, navi, strumenti finanziari) ed il progetto “Venice LNG” per l’implementazione di un impianto multimodale nell’area di Venezia.  In aggiunta, un ultimo progetto mira ad identificare soluzioni innovative intelligenti a supporto della sostenibilità ambientale nei porti. |

**XI.3 - Estensione delle Reti TEN-T ai Paesi limitrofi e iniziative oltre i confini dell’UE**

Il Regolamento (UE) n. 1315/2013 prevede la possibilità di aggiungere mappe indicative della Rete Transeuropea dei trasporti, estese a specifici Paesi terzi limitrofi, in base ad accordi di alto livello in materia di reti delle infrastrutture di trasporto, conclusi tra l'Unione e i Paesi limitrofi interessati. Pertanto in allegato al predetto Regolamento si ritrovano le mappe relative all’estensione indicativa delle reti ai Paesi confinanti, ai Paesi della Regione dei Balcani occidentali e ai Paesi del Partenariato Orientale.

A completamento del quadro di cooperazione con i Paesi terzi va segnalato che un accordo di alto livello tra l'Unione Europea, la Russia e la Bielorussia è stato concluso il 21 novembre 2012 nell'ambito del Partenariato della dimensione settentrionale per il trasporto e la logistica.

**XI.3.1 - Estensione delle Reti TEN-T ai Paesi confinanti**

Come anticipato, è importante sottolineare che sono state identificate e tracciate le mappe indicative della Rete TEN-T verso i Paesi confinanti di Svizzera, Norvegia e Turchia, oggi presenti nell’Allegato III del Regolamento (UE) n. 1315/2013.

Successivamente, il 30 ottobre 2015, nell'ambito del Comitato Misto istituito dall'accordo sullo Spazio economico europeo, è stato raggiunto un accordo ad alto livello tra l’Unione Europea, l’Islanda e la Norvegia relativamente all'adattamento dell'estensione indicativa delle mappe della rete globale TEN-T in tali Paesi. L’adattamento ha riguardato un numero limitato di adeguamenti delle mappe delle reti di strade, porti e aeroporti per rispecchiare con maggiore precisione l’allineamento della TEN-T indicativa, conformemente alla metodologia della rete europea medesima. Tale adattamento è stato quindi approvato con Regolamento Delegato (UE) n.758 del 4 febbraio 2016, mentre, come detto, l’Allegato III al Regolamento (UE) n. 1315/2013 includeva già l’estensione delle reti verso la Svizzera e la Turchia.

**XI.3.2 - Estensione delle Reti TEN-T alla Regione dei Balcani Occidentali**

Le relazioni con i Paesi dei Balcani Occidentali sono profonde e ben consolidate da oltre un decennio. L’estensione delle Reti TEN-T verso i Paesi terzi ha rappresentato il primo passo per assicurare la coerenza nella programmazione paneuropea delle infrastrutture anche al di fuori dai confini dell’Unione Europea e per facilitare l’integrazione, gli scambi economici e quelli commerciali nella regione balcanica.

Ad oggi il Regolamento (UE) n. 1315/2013 (Allegato III) prevede l'estensione della rete per i seguenti Paesi terzi: Albania, Bosnia Erzegovina, Kosovo, Montenegro, Repubblica di Macedonia del Nord, Serbia.

Nel 2014 i leader politici dei Paesi dei Balcani Occidentali Albania, Bosnia ed Erzegovina, Macedonia Settentrionale, Kosovo, Montenegro e Serbia si sono riuniti per la prima volta in un meccanismo di cooperazione intergovernativa sul tema delle infrastrutture e degli investimenti economici nel Sud Est Europa, che va sotto il nome di “*Western Balkans 6* (WB6)” a Berlino. L’obiettivo era quello di dare slancio alla cooperazione regionale e realizzare infrastrutture di trasporto di collegamento ed energetiche come volano per la crescita e l’occupazione. E’ stata altresì istituita la cosiddetta “Agenda di Connettività” per migliorare i legami all'interno dei Balcani occidentali e con l'UE che ha sin dall’inizio sostenuto tale politica

Un accordo ad alto livello tra l'Unione e i Paesi dei Balcani Occidentali Albania, Bosnia-Erzegovina, Kosovo, ex Repubblica Jugoslava di Macedonia, Montenegro e Serbia è stato approvato il 27 agosto 2015 a Vienna in occasione del vertice “*Western Balkans 6* (WB6)”, relativo all'adattamento dell'estensione indicativa delle mappe della TEN-T globale e all'identificazione dei collegamenti della rete centrale sulle mappe della rete globale. L'accordo ha riguardato le linee delle reti stradali e ferroviarie nonché i porti e gli aeroporti. L'adeguamento delle mappe indicative della rete globale e, in particolare, l'identificazione della rete centrale indicativa avevano l’obiettivo di permettere all'Unione di orientare meglio, anche in termini di sostegno finanziario, la cooperazione con i Balcani Occidentali. È stato inoltre convenuto di utilizzare lo strumento dei Corridoi della rete centrale e quindi di estenderli a questi Paesi. Questa estensione riguardava in particolare il Corridoio Reno-Danubio, il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Orient/East Med. Con Regolamento Delegato (UE) n. 758 del 4 febbraio 2016, la Commissione ha proposto un adattamento delle mappe del Regolamento (UE) n. 1315/2013 indicando la potenziale estensione della rete globale e l'identificazione indicativa della rete centrale di tali Paesi.

Nell’ambito WB6, si è tenuto nel mese di Maggio 2018 a Sofia il 5° incontro annuale del WB6 in cui è stata firmata una Dichiarazione corredata di un programma di priorità che delineava nuove iniziative concrete per incentivare la connettività. Nel medesimo contesto è stata altresì approfondita l’estensione dei Corridoi della rete centrale e i progetti prioritari individuati per gli investimenti nelle infrastrutture (Figura XI.2.1). Estendere i Corridoi della rete centrale TEN-T ai Balcani occidentali potrà assicurare una più stretta integrazione con l'UE e fornire la base per utilizzare il sostegno finanziario dell'UE attraverso sia il quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali (WBIF) che il meccanismo per collegare l'Europa (CEF). L’Italia ha mostrato sin dai primi segnali di tale cooperazione favore verso il processo di estensione delle reti, in particolare verso quella dei Corridoi multimodali della rete centrale in considerazione dell’importanza dei collegamenti orizzontali tra il Corridoio Scandinavo Mediterraneo ed il Corridoio Baltico Adriatico che corrono lungo la dorsale adriatica con i potenziali prolungamenti dei Corridoi Mediterraneo e Orient/East-Med nella Regione dei Balcani Occidentali lungo la costa adriatica vicina.

Migliorare la connettività all'interno dei Balcani occidentali, nonché tra i Balcani occidentali e l'Unione Europea, è evidentemente un fattore chiave per la crescita e l'occupazione e porterà benefici alle economie e ai cittadini della Regione. Tuttavia, non è solo l'infrastruttura che migliorerà la connettività. Altrettanto importante è l'attuazione di norme tecniche e misure come l'allineamento e la semplificazione delle procedure di attraversamento delle frontiere, le riforme ferroviarie, i sistemi di informazione, i sistemi di sicurezza e la manutenzione stradale.

Pertanto, al fine di promuove lo sviluppo dei trasporti tra l’Unione e le parti dell’Europa Sud Orientale in base alle disposizioni dell’*acquis* dell’Unione (ossia il corpus legislativo adottato dall’Unione Europea), è stato firmato il Trattato che istituisce la “Comunità dei Trasporti” in conformità alla Decisione (UE) 2017/1937 del Consiglio dell'11 luglio 2017, entrato in vigore il 9 ottobre 2017 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea il 27 ottobre 2017. Le parti contraenti del Trattato sono, da un lato, l’Unione Europea e, dall’altro, la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, l’ex Repubblica Jugoslava di Macedonia, il Kosovo, il Montenegro e la Repubblica della Serbia.

La Comunità dei trasporti nel settore dei trasporti stradale, ferroviario, per via navigabile interna e marittimo, denominata più semplicemente Comunità dei trasporti, mira a sviluppare la rete di trasporti tra l’Unione Europea e questi Paesi e si fonda sull’integrazione progressiva dei mercati dei trasporti dei Paesi dell’Europa Sud Orientale nel mercato dei trasporti dell’Unione Europea sulla base del pertinente *acquis* anche in materia di norme tecniche, interoperabilità, sicurezza, gestione del traffico, politica sociale, appalti pubblici e ambiente, per tutti i modi di trasporto, escluso il trasporto aereo.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, il Trattato stabilisce il diritto di accesso, per le imprese ferroviarie titolari di licenza ottenuta in uno Stato membro dell’UE o in uno dei Paesi firmatari, all’infrastruttura di tutti gli Stati membri dell’UE e dei Paesi dell’Europa Sud Orientale allo scopo di operare servizi ferroviari internazionali per il trasporto di merci o passeggeri.

Circa invece il trasporto su strada, il trasporto per vie navigabili interne e il trasporto marittimo, è prevista una cooperazione tra le parti contraenti al fine di convergere verso le norme e le politiche operative dell’Unione Europea nelle rispettive materie.

Il Trattato non pregiudica il diritto di ciascun Paese firmatario dell’Europa Sud Orientale, fatta salva l’osservanza del principio di non discriminazione, di adottare unilateralmente nuove disposizioni legislative o modificare la legislazione vigente nel settore dei trasporti o in un settore ad esso associato fra quelli menzionati all’allegato I al Trattato; tali disposizioni legislative devono essere conformi al Trattato.

Recentemente si è stabilita la sede del Segretariato permanente della Comunità dei Trasporti a Belgrado e si prevede che lo stesso sarà pienamente operativo entro la metà del 2020; già nel 2019 hanno iniziato la loro attività 10 Comitati tecnici e si prevede anche l’istituzione di un Forum sociale. Il budget assegnato per il 2019 era pari a 1,7 milioni di euro, mentre quello per il 2020 è pari a 3 milioni di euro (80% a valere sul bilancio UE e 20% sui budget nazionali dei partner), per le inziali attività focalizzate su due principali pilastri:

* produrre studi e fornire assistenza tecnica al Segretariato per l’attuazione dei progetti infrastrutturali nella Regione;
* supportare la Regione nell’implementazione delle politiche UE e nel recepimento della legislazione comunitaria.

**XI.3.3 - Estensione delle Reti TEN-T ai Paesi del Partenariato Orientale (*Eastern Partnership - EaP*)**

Il Partenariato orientale è un programma di associazione che l'Unione Europea ha in corso con Armenia, Azerbaigian, Georgia, Moldavia, Ucraina e Bielorussia. Nato nel quadro della politica europea di vicinato (PEV), il progetto mira a favorire un avvicinamento di questi sei Paesi all'Unione Europea. In questo contesto l'UE collabora con i suoi vicini meridionali e orientali per raggiungere l'associazione politica più stretta possibile e il grado più elevato possibile di integrazione economica. Il Partenariato è stato approvato il 26 maggio 2008.

Il 9 ottobre 2013, nell'ambito del Partenariato orientale, è stato concluso un accordo di alto livello fra l'Unione Europea, la Bielorussia, l'Ucraina, la Moldavia, la Georgia, l'Armenia e l'Azerbaigian.

Gli accordi ad alto livello sull'adeguamento dell'estensione indicativa delle mappe della rete globale TEN-T e sull'identificazione dei collegamenti della rete centrale sulle mappe della rete globale sono stati firmati tra l'Unione e i Paesi del Partenariato orientale (Repubblica d'Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Repubblica di Moldova e Ucraina) il 24 novembre 2017. L'accordo ad alto livello tra l'Unione e la Georgia è stato firmato il 18 luglio 2018. Tali accordi riguardano le linee delle reti stradali e ferroviarie nonché i porti e gli aeroporti; pertanto, è stato deciso di modificare il Regolamento (UE) n. 1315/2013 con l'adeguamento delle mappe indicative della rete globale ed, in particolare, l'identificazione della rete centrale, approvata con regolamento delegato (UE) 254 del 2019 del 9 novembre 2018, con l’obiettivo di permettere all'Unione di orientare meglio la cooperazione con i Paesi del Partenariato orientale interessati.

A seguito della decisione di estendere le reti TEN-T verso i 6 Paesi del Partenariato orientale è stata sottoscritta, a giugno 2019, una Dichiarazione di cooperazione congiunta tra i Paesi del Partenariato Orientale ed è stato sviluppato anche un piano di investimenti detto “*Eastern Partnership Investment Plan*”, pubblicato a dicembre 2018, con l’obiettivo di individuare gli investimenti prioritari necessari per il completamento della rete TEN-T, allineando le azioni dei Paesi UE a quelli del Partenariato Orientale.

Preme segnalare che le attività di preparazione dei progetti (ivi incluse le attività di assistenza tecnica), previste dal suddetto piano, non sono finanziate attraverso lo strumento *Connecting Europe Facility* bensì attraverso finanziamenti a valere sui programmi per le politiche europee di vicinato. Le priorità di investimento includono anche temi strategici quali il miglioramento degli attraversamenti di frontiera, la multimodalità e la sicurezza stradale. Esse sono frutto di un continuo processo di consultazione con i Governi e sono state identificate e valutate secondo criteri strategici di economicità e disponibilità di finanziamenti nonché di criteri ambientali e sociali.

**XI.3.4 - Strategia Europea per la Macroregione Adriatico Ionica (EUSAIR)**

Nell’ambito della cooperazione regionale, la strategia Macro-regionale per la Regione Adriatico Ionica (EUSAIR), approvata nel corso del Consiglio Europeo del 23-24 ottobre 2014, riveste particolare importanza. Ad essa partecipano, oltre all’Italia, la Croazia, la Slovenia, l’Albania, il Montenegro, la Serbia, la Grecia, la Bosnia e l’Erzegovina e, a partire da Aprile 2020, la Macedonia del Nord.

Tale strategia si basa su quattro grandi aree tematiche, chiamate Pilastri, ciascuna delle quali coordinata da una coppia di Paesi: Pillar 1 “*Blue growth*”, Pillar 2 “*Connecting the Region*”, Pillar 3 “*Environmental quality*” e Pillar 4 “*Sustainable tourism*”.

L’Italia è il Paese co-coordinatore, insieme alla Serbia e alla Macedonia del Nord, del Pilastro 2 che affronta due tematiche distinte ma interconnesse tra loro: quella dei trasporti, con un focus sui trasporti marittimi e sul trasporto intermodale, e quella delle reti per l’energia. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è l’Amministrazione Centrale incaricata per l’attuazione delle tematiche attinenti ai Trasporti, i cui lavori vengono illustrati nel corso dei Fora Annuali EUSAIR.

Grazie all’impegno dell’Italia in qualità di Paese capofila del Pilastro 2, nell’ambito degli incontri del Gruppo di Lavoro designato ad hoc e denominato *Thematic Steering Group* per seguire i lavori in tema trasporto del Pilastro 2 (TSG2), ad oggi è stata approvata all’unanimità una prima lista aperta di n.46 progetti prioritari (cosiddetti “*EUSAIR-labelled*”) che spaziano dai temi sulla sicurezza, al monitoraggio del traffico marittimo, dallo sviluppo di carburanti alternativi, alla realizzazione delle vie d’acqua interne e delle Autostrade del Mare, dal miglioramento delle connessioni transfrontaliere e con l’hinterland allo sviluppo infrastrutturale in ambito portuale. Il sottogruppo trasporti procede regolarmente al monitoraggio dei progetti labellizzati e con l’integrazione di altre proposte conformi al quadro concettuale generale e coerenti con le “*Measures / project proposals of macroregional value*” approvate dal TSG2.

Inoltre, in coerenza con quanto sopra esposto ed ai sensi dell’art. 6 della Dichiarazione EUSAIR di Catania sottoscritta nel 2018 dai Paesi membri della Strategia, il Gruppo di Lavoro TSG2 ha identificato due priorità regionali/progetti pilota da includere nell’Accordo di Partenariato per i Fondi *European Structural and Investment Funds* (ESI) 2021-2027 e per la Programmazione IPA III (*Instrument for Pre-Accession Assistance*). Le aree di azione individuate sono le seguenti:

• sistema del trasporto marittimo nella Macroregione Adriatico-Ionica armonizzato, sostenibile e inclusivo;

• rete di collegamenti intermodali competitivi ed efficienti per il trasporto merci e passeggeri nella Macroregione Adriatico-Ionica.

Nel corso dell’ultimo *Governing Board* (Bruxelles, 18-19 Febbraio 2020), è stata confermata l’importanza del coordinamento con le autorità di gestione dei fondi ESI ed IPA che dovrebbero tenere in considerazione le priorità macro-regionali nei rispettivi accordi di Partenariato e all’interno del Programma IPA per il periodo 2021-2027 nell’ambito del cosiddetto processo cosiddetto di “*Embedding”*. A tal fine è stata richiesta un’ulteriore identificazione di iniziative *flagship* da parte di ciascun Pilastro da portare al tavolo negoziale per l’Accordo di Partenariato 2021-27.

Infine, il sottogruppo trasporti del TSG2 ha avviato i lavori per lo sviluppo del Masterplan dei trasporti nella Regione Adriatico-Ionica sulla base della proposta dei Paesi capofila illustrata nel dettaglio durante il Worskshop “*Towards the Development of the Masterplan of Transport for the Al Region*” (Roma, 20/03/2018).

Dal 1° Giugno 2019 la presidenza annuale di turno della Strategia è stata affidata alla Serbia.

**XI.3.5 - Piattaforma di Connettività UE-CINA (EU-China Platform)**

L’iniziativa per l’istituzione di una piattaforma di connettività tra l'UE e la Cina, la cosiddetta “*EU-China Connectivity Platform*”, nasce con l'obiettivo di rafforzare lo scambio di informazioni tra le parti, promuovere connessioni di trasporto fluide e senza ostacoli, nonché sinergie politiche e progetti ad esse correlati, nonché creare opportunità di cooperazione per le imprese cinesi ed europee in un ambiente trasparente con parità di condizioni per gli investimenti in vari settori, con particolare riferimento ai trasporti. A tal fine, il 28 settembre 2015, la Commissione Europea e la Commissione nazionale per lo sviluppo e la riforma della Repubblica Popolare Cinese hanno firmato un memorandum d'intesa.

Sia la Cina che l'Unione Europea hanno sviluppato i collegamenti e le reti infrastrutturali sui propri territori al fine di garantire il buon funzionamento delle rispettive economie attraverso una politica dei trasporti che prevede la libera ed efficiente movimentazione di merci e persone. Dopo aver sviluppato la Rete Transeuropea dei trasporti, l'Unione Europea si è impegnata a spingersi oltre i confini dell'UE prevedendo un’estensione della stessa, prevalentemente in direzione Est (*Cooperation with third Countries*). E’ da segnalare che dal 2013 la Cina aveva già promosso l’iniziativa volta a costruire la nuova Via della Seta, mediante il cosiddetto progetto OBOR “*One Belt, One Road*", che mirava a connettersi all'Europa. Pertanto, un processo di coordinamento tra le due iniziative è risultato essenziale per garantire la compatibilità e la complementarità tra le politiche tanto da spingere le parti alla sottoscrizione di un “Memorandum d’Intesa sulla collaborazione nell’ambito della Via della Seta Economica e dell’Iniziativa per una Via della Seta Marittima del 21° Secolo”([[5]](#footnote-6)). La piattaforma è co-presieduta dal Commissario per la mobilità e i trasporti della Commissione Europea e dal Presidente della Commissione nazionale per lo sviluppo e la riforma (NDRC) della Repubblica Popolare Cinese che si incontrano una volta all'anno, in Europa e in Cina alternativamente.

Nell’ambito di tale processo è previsto un “Piano d'Azione” annuale che contribuisce a migliorare la cooperazione sulla piattaforma di connettività UE-Cina, la comunicazione e la cooperazione tra le parti nell’ambito delle infrastrutture di trasporto e raggiungere nuovi traguardi nei settori della pianificazione strategica, politica e negli investimenti e finanziamenti di progetti pilota. Nella versione del 2019 il piano di azione ha previsto i seguenti 5 obiettivi:

1. organizzare uno studio incentrato sulle sinergie tra la *Belt e Road Initiative*, le linee di estensione della rete TEN-T che copre i Balcani occidentali e le iniziative cooperative dei paesi vicini;
2. promuovere i progetti di cooperazione, in linea con il principio di reciprocità, tra i progetti pilota identificati;
3. elaborare una serie di linee guida sulle politiche di gestione degli investimenti e sugli standard di costruzione nel settore delle infrastrutture di trasporto e condurre un programma di formazione, in modo da rendere gli investitori di entrambe le parti più informati sulle norme in materia di investimenti;
4. organizzare una discussione tecnica sugli aspetti *“soft*” della connettività infrastrutturale UE-Cina (norme, standard di comunicazione, procedure tra cui quelle doganali, ecc.);
5. organizzare un seminario di esperti sugli investimenti e il finanziamento di progetti.

La Piattaforma si prefigge, quindi, nel breve termine di rafforzare le sinergie tra l'Iniziativa OBOR e la politica della Rete Transeuropea dei trasporti dell'UE e sostenere l'attuazione dello sviluppo di Corridoi infrastrutturali nei Paesi e nelle Regioni attraversate. Inoltre, per quanto attiene agli standard tecnici, la cooperazione punta ad una armonizzazione dei requisiti tecnici per le varie modalità di trasporti, allo sviluppo di norme di trasporto compatibili e unificate, alla promozione della mobilità sostenibile e della digitalizzazione.

La struttura di governance della piattaforma prevede, inoltre, scambi e comunicazioni regolari tra le parti mediante l’organizzazione di seminari tecnici specifici e di un Gruppo di Lavoro istituito al fine di identificare alcuni progetti pilota, azioni prioritarie nelle aree di interesse delle parti, e promuovere lo scambio di migliori pratiche nel Partenariato pubblico-privato (PPP). Sotto la guida del Gruppo di Lavoro, le due parti prevedono altresì di istituire un Gruppo di Esperti in materia di investimenti e finanziamenti, guidato congiuntamente dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea dal lato europeo e dalla Banca di Sviluppo Cinese dal lato cinese, con la partecipazione di istituzioni finanziarie.

Nell’ambito della lista di progetti pilota, “*Short-term Action Plan project list*”, dinamica e quindi sempre aperta a possibili integrazioni, si trovano 20 azioni sul territorio europeo, 20 su quello cinese e 9 sul territorio di Paesi terzi partner dell’UE, su cui è convenuto l’interesse delle parti; tra esse figurano, sin dall’avvio del processo, due progettualità italiane afferenti entrambe al settore marittimo, relative ai porti di Trieste e di Genova e più specificatamente concernenti il sistema integrato di trasporto ferroviario del porto di Trieste “*Trieste Integrated Rail Hub* (TRIHUB)” e la diga foranea del porto di Genova “*Genoa port Breakwater project*”.

Nel corso del 2019, in occasione della 4a riunione dei Presidenti svoltasi a Bruxelles, entrambe le parti hanno concordato di avviare uno studio congiunto sui corridoi di trasporto ferroviari sostenibili tra l'Europa e la Cina, impegno che è stato anche approvato dai leader del 21° vertice UE-Cina del 9 aprile 2019 (paragrafo n.17 della dichiarazione comune). Lo studio dovrà esaminare la "sostenibilità" nel suo senso più ampio (ambientale, finanziario, fiscale e sociale) e seguire i principi di trasparenza, apertura e parità di condizioni. Nel corso dell'attuazione dello studio si svolgeranno ampie consultazioni con tutti i paesi interessati, gli Stati membri dell'UE, i rappresentanti del settore, la società civile e le pertinenti organizzazioni internazionali.

Nel corso del più recente incontro del Gruppo di Lavoro tenutosi a Bruxelles nel mese di novembre 2019 oltre a fornire lo stato dell’arte dei progetti è stata confermata la volontà di avviare tale studio su potenziali Corridoi ferroviari denominato “*Joint Study Sustainable Railway-based Corridors*”, per definire i collegamenti ferroviari più appropriati ed i possibili colli di bottiglia, identificare e stabilire la priorità dei tratti mancanti per migliorare la capacità e l'efficienza della connettività. Lo studio si prefigge, altresì, di individuare i principali hub multimodali lungo i Corridoi UE-Cina per migliorare la qualità delle infrastrutture e dei servizi connessi. Tali corridoi si baseranno sui tracciati dei Corridoi TEN-T (ivi inclusa la potenziale loro estensione verso i Balcani occidentali e i Paesi del Partenariato orientale) e i collegamenti con la Cina considerando sia infrastrutture di nuova costruzione che già esistenti e puntando ad obiettivi legati alla sostenibilità, interoperabilità e multimodalità. Lo studio verrà svolto da un soggetto esperto indipendente indicativamente entro un anno dal suo affidamento. Al momento è pubblicato sul sito europeo il documento che definisce le specifiche dello studio, *Terms of Reference*.

**XI.4 - Programmazione TEN-T e CEF**

**XI.4.1 - Programmazione TEN-T 2007-2013/2015**

La Programmazione TEN-T 2007-2013, prorogata di due anni fino alla fine del 2015, ha visto il completamento delle attività di 116 progetti a partecipazione italiana, per la maggior parte concentrati nello sviluppo della rete ferroviaria e portuale, per un co-finanziamento complessivo allocato pari a circa 1.015 milioni di euro.

A valle della conclusione delle procedure europee di rendicontazione, che hanno previsto la presentazione dei rapporti finali e la loro conseguente valutazione, si è rilevato che i 116 progetti anno comportato un assorbimento complessivo di contributo europeo di circa 637,2 milioni di euro, pari al 63% del contributo allocato, ed hanno prodotto una spesa per investimenti pari a circa 2,2 miliardi di euro. La percentuale complessiva di assorbimento dei fondi comunitari per l’intero programma registrata dalla Commissione Europea è stata pari a circa il 76,3%.

La Tabella XI.4.1.1 riporta i dati disponibili dei progetti nazionali TEN-T, relativi alla programmazione 2007-2013/2015, suddivisi per modalità di trasporto.

**Tab. XI.4.1.1 - Programmazione TEN-T 2007-2013/2015**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Modalità** | **Nr. Azioni** | **Totale costo progetti IT (€)** | **Totale contributo UE**  **Allocato a IT (€)** | **Totale contributo UE incassato da IT (€)** | **Totale importo speso IT (€)** |
| ERTMS/Ferroviaria | 47 | 2.719.918.213 | 858.857.269 | 527.033.117 | 1.598.977.628 |
| ITS/Stradale | 13 | 205.316.173 | 37.293.802 | 29.785.490 | 173.695.248 |
| VTMIS/PORTUALE/AdM | 30 | 196.113.254 | 45.944.831 | 37.740.932 | 166.724.901 |
| RIS/Navigazione Interna | 7 | 119.025.000 | 17.896.500 | 13.602.951 | 100.982.415 |
| ATM/Navigazione Aerea | 16 | 235.583.318 | 52.990.369 | 28.288.921 | 127.413.908 |
| Multimodale | 3 | 11.915.000 | 2.957.500 | 713.982 | 1.569.400 |
| **Totale** | **116** | **3.487.870.958** | **1.015.940.271** | **637.165.393** | **2.169.363.500** |

*Fonte:* Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

**XI.4.2 - Programmazione CEF 2014-2020/2023**

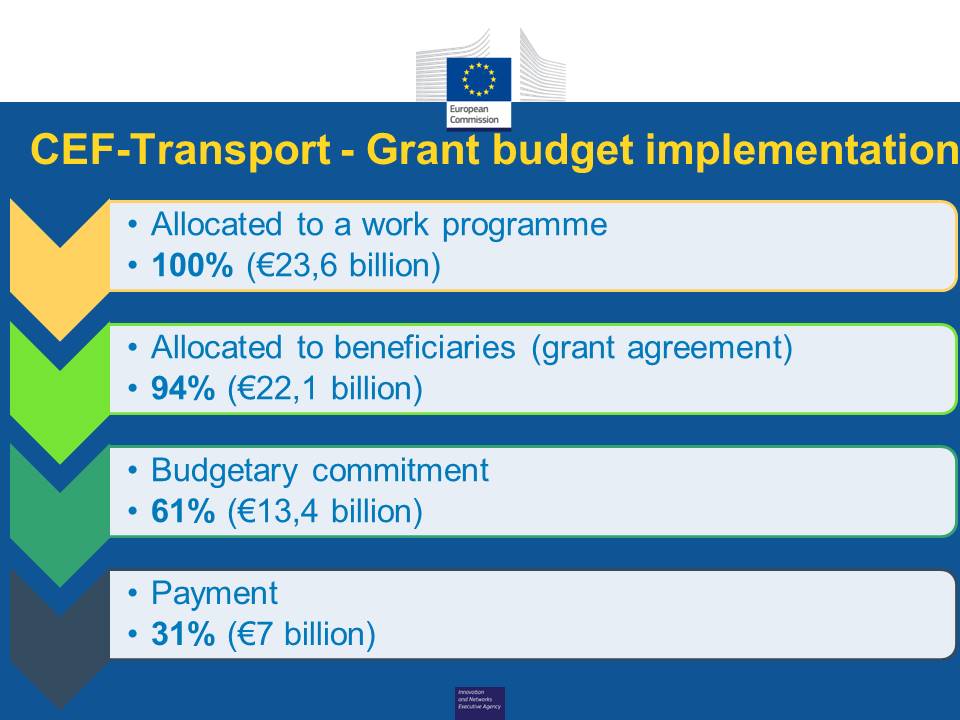
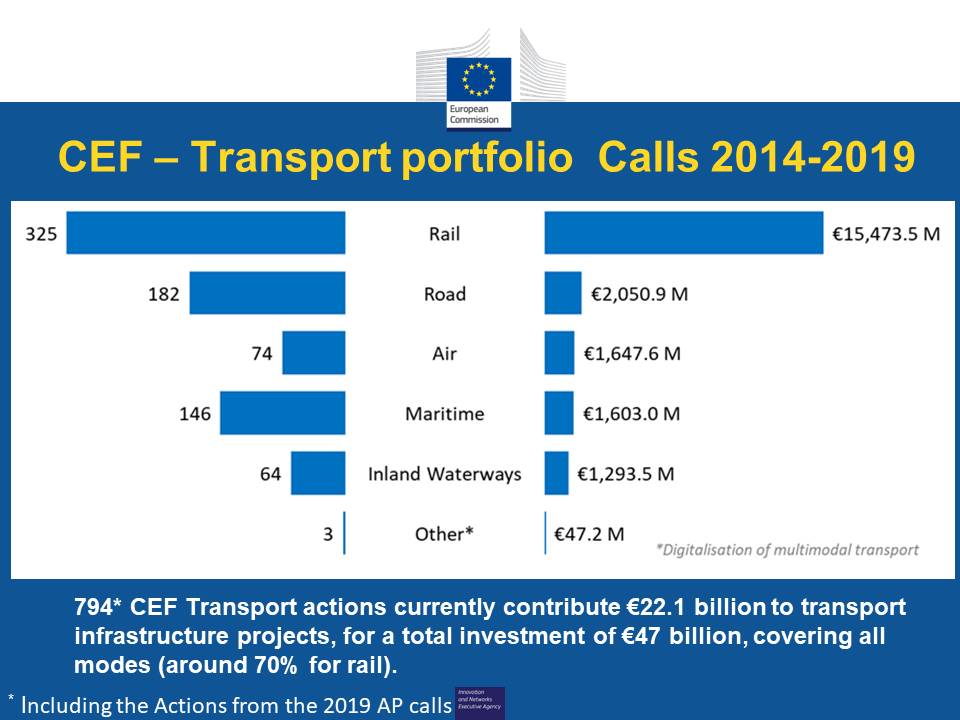
Il programma *Connecting Europe Facility* (CEF) o “Meccanismo per Collegare l’Europa (MCE)” è lo strumento finanziario posto in essere dalla Commissione Europea nell’ambito del Regolamento (UE) n. 1316/2013 per garantire il sostegno a tre settori che svolgono un ruolo particolarmente significativo nell’economia, ovvero trasporto, energia e telecomunicazioni.

Per fare fronte all’impegno derivante dalla pubblicazione dei bandi per l’assegnazione dei fondi nonché per assicurare un’efficiente valutazione delle domande di finanziamento, la Commissione Europea si avvale dal 2007 dell’assistenza tecnica fornita dall’Agenzia “INEA - *Innovative and Networks Executive Agency“*, una struttura costituita da tecnici ed esperti amministrativi che svolge anche il compito di monitorare l’avanzamento dei progetti ed effettuare il trasferimento dei fondi a favore dei beneficiari. A partire dal 2014 l’Agenzia INEA si occupa inoltre della gestione dei progetti di ricerca afferenti al settore dei trasporti nel quadro del Programma *HORIZON 2020* nonché dell’ex Programma Marco Polo, confluito nel CEF. Il *budget* complessivo dello strumento CEF ammonta a 30,4 miliardi di euro, dei quali oltre 27,4 miliardi di euro sono gestiti direttamente dall’INEA. Più nel dettaglio, il budget CEF ha destinato 24,05 miliardi di euro al settore dei trasporti (di cui 11,31 miliardi di euro saranno assegnati a progetti relativi a Stati membri ammissibili al Fondo di Coesione, a cui l’Italia non risulta eleggibile), 1,04 miliardi di euro per i servizi digitali e a banda larga e 5,35 miliardi di euro per lo sviluppo delle reti energetiche.

Il CEF Trasporti è volto a sostenere gli investimenti nella costruzione di nuove infrastrutture di trasporto in Europa e a migliorare quelle esistenti. Il *focus* dello strumento è concentrato, in particolare, sulla rimozione dei colli di bottiglia, la realizzazione dei collegamenti mancanti e dei collegamenti transfrontalieri a cui è destinato almeno l’80% delle risorse, prevalentemente sulla rete centrale, ma anche allo sviluppo della rete globale sono destinati fondi appositi. Grande attenzione viene data anche alle cosiddette priorità orizzontali, sicurezza, innovazione, digitalizzazione attraverso le applicazioni telematiche per la gestione del traffico, interoperabilità, cielo unico europeo e Autostrade del Mare. Anche soluzioni tese a migliorare l'uso delle infrastrutture, a ridurre l'impatto ambientale e a migliorare l'efficienza energetica in termini di decarbonizzazione sono tenute in debita considerazione.

A novembre 2019 risultavano impegnati circa 23,6 miliardi di euro di risorse finanziarie del CEF Trasporti di cui 22,1 miliardi di euro già allocati a progetti mediante contratti di sovvenzione o iniziative di supporto alle politiche del programma. Dei fondi allocati, l’impegno di spesa era pari a circa 13,4 miliardi di euro di cui il 7% già erogato dalla Commissione Europea, pari a circa 7 miliardi di euro. I 794 progetti di trasporto che si rivolgono a tutte le modalità di trasporto (con prevalenza al settore ferroviario pari al 70%) sono co-finanziati con fondi CEF per 22,1 miliardi di euro, corrispondenti a investimenti totali pari a 47 miliardi di euro. Nella Fig. XI.4.2.1 è illustrato schematicamente il quadro complessivo dei contributi CEF a novembre 2019 nell’ambito della programmazione 2014-2020 e lo stato dell’arte sul portafoglio progetti CEF che a marzo 2020 ha raggiunto quota 803 progetti di cui 97 azioni già portate a conclusione.

**Fig. XI.4.2.1 - Quadro dei contributi e portafoglio progetti CEF nella Programmazione Trasporti 2014-2020**

********

*Fonte*: estratto presentazione INEA - Roma, 25 Novembre 2019.

**XI.4.2.1 - Future opportunità di finanziamento - *Blending Facility* e *Reflow Call 2***

Le ultime occasioni di finanziamento prima della conclusione del Programma, la cui eleggibilità è stata peraltro estesa al 31 dicembre 2023, sono costituite dallo schema di finanziamento *Blending Facility*, attualmente in corso, e dal secondo bando denominato *Reflow call*”, il cui lancio è atteso entro la fine del 2020.

Il *Blending Facility*, lanciato a novembre 2019, consiste in un meccanismo di finanziamento innovativo approvato dagli Stati Membri a marzo 2019. Più generale, le “*Blending Operation*”, sono strumenti introdotti con il Regolamento Omnibus adottato nel mese di luglio 2018, che si basano sul principio di combinazione di diverse tipologie di risorse finanziarie: sovvenzioni a fondo perduto (*grant*) e strumenti di finanza innovativa (garanzie, prestiti ecc.), preliminarmente sperimentati nei bandi del 2017 detti “*Blending call*”.

Il programma di lavoro, adottato con Decisione C(2019)274, è rivolto a due priorità nell’ambito degli obiettivi del CEF: favorire l’adozione di carburanti alternativi e l’attuazione del sistema di gestione del traffico ferroviario ERTMS. Si prevede una dotazione finanziaria complessiva pari a 198 milioni di euro equamente suddivisa tra le due sopraindicate linee di azione, a cui si aggiungono 2 milioni di euro per il finanziamento di una piattaforma di consulenza della Banca Europea degli Investimenti (BEI) denominata “*Advisory HUB*” finalizzata a supportare, con attività di assistenza tecnica, potenziali promotori di proposte progettuali da candidare al bando. Il cofinanziamento delle proposte presentate sotto il *Blending Facility*, prevede tassi che variano dal 10% al 20% per le azioni di adozione dei carburanti alternativi mentre criteri basati su costi unitari per interventi di attuazione del sistema ERTMS.

Il processo di sottomissione delle proposte è “a sportello”, ovvero senza una scadenza prefissata. Le proposte possono essere sottomesse continuativamente fino a Marzo 2021 o fino all’esaurimento della dotazione di bilancio a disposizione e in date predefinite si avvia il processo di valutazione, su base trimestrale. La prima data del bando, cosiddetta *cut-off date*, è stata il 14 febbraio 2020, a cui è seguita quella del 15 maggio 2020. La data successiva è prevista il 28 agosto 2020, ma è vincolata dagli esiti delle valutazioni delle proposte presentate nelle prime due *cut-off date* e dai relativi assorbimenti della dotazione finanziaria.

Preliminarmente alla formale candidatura tramite presentazione della proposta entro le date fissate, è necessario che sia stata effettuata una *due diligence* da parte di un’istituzione finanziaria partner della Commissione Europea (Banca Europea degli Investimenti, Cassa Depositi e Prestiti o nuovi *implementing partner* preventivamente certificati) nonché l’inserimento della proposta in un’apposita *pipeline* di progetti che passa al vaglio non solo della Commissione europea ma anche degli Stati membri. Nel programma di lavoro sono identificate anche le dimensioni minime per la richiesta di sovvenzione a fondo perduto (1 milione di euro) e per la quota di finanziamento in forma di prestiti (5 milioni di euro).

Il secondo strumento, di tipo tradizionale, è denominato “*Reflow call*” per via del fatto che viene alimentato dai residui finanziari non assorbiti dai progetti in corso che rifluiscono nel budget ed è atteso per la fine del 2020. La dotazione finanziaria deriverà dalla riduzione dei fondi allocati sui progetti a seguito della revisione di metà periodo effettuata dalla Commissione Europea sulla base degli stati di avanzamento che dimostreranno ritardi così forti da ritenersi non recuperabili nell’arco della programmazione vigente, secondo l’applicazione del principio “*Use it or loose it*”, garantendo l’uso efficace delle risorse comunitarie. Essa sarà resa nota indicativamente prima dell’estate.

Va precisato che i bandi CEF sono sempre più caratterizzati da una forte concorrenza data anche da un crescente livello della qualità dei progetti presentati, pertanto il volume delle proposte supera ad ogni bando di oltre due volte la dotazione messa a disposizione; in questi casi, la maturità tecnico-finanziaria degli interventi e quindi la copertura dei costi, al netto del contributo richiesto, il loro valore aggiunto europeo e la loro piena rispondenza alle priorità del bando rappresentano i principali elementi che permettono di conseguire successo nel processo di selezione.

**XI.4.3 - Prospettive future**

**XI.4.3.1 - Quadro Finanziario dell’Unione Europea 2021-2027- *Connecting Europe Facility* (CEF) 2021-2027**

Il 2 maggio 2018 è stata pubblicata la proposta relativa al Nuovo Quadro Finanziario Pluriennale (QFP) dell’UE per il periodo 2021-2027 che prevede un budget complessivamente pari a 1.279 miliardi di euro. Nello schema principale del QFP rientra la rubrica di interesse per il settore dei trasporti e delle reti TEN-T denominata *Connecting Europe Facility* che conferma sostanzialmente, nella sua iniziale proposta, la dotazione finanziaria del CEF, pari a circa 12,83 miliardi di euro (a prezzi correnti). Si stima che il nuovo regolamento CEF, in attesa della fine del complesso e articolato negoziato sull’intero bilancio dell’UE, verrà adottato entro la fine del 2020.

Infatti, la Commissione Europea, ha pubblicato in data 6 giugno 2018, la proposta legislativa che istituisce il meccanismo per collegare l’Europa che stabilisce la base giuridica per il periodo 2021-2027, al fine di proseguire quanto istituito con il Regolamento (UE) n. 1316/2013 e sostenere gli investimenti nella Rete Transeuropea nei settori dei trasporti, dell’energia e del digitale; in essa si evidenzia, ad una prima analisi, un accento posto verso le sfide globali della decarbonizzazione, digitalizzazione e sicurezza attraverso schemi più flessibili e procedure che appaiono semplificate.

In sede di Consiglio Trasporti europeo svoltosi il 3 dicembre 2018, si è raggiunto un orientamento generale parziale sul testo e nel marzo 2019 è stato raggiunto un consenso politico tra il Consiglio e il Parlamento europeo”, provvisorio e parziale, successivamente adottato in prima lettura dal Parlamento europeo il 17 aprile 2019, lasciando tuttavia in sospeso tre questioni di grande rilievo quali le condizioni di gestione dei fondi coesione, gli effetti della Brexit ma soprattutto la dotazione finanziaria inclusa nel bilancio generale dell'UE, da definirsi nelle opportune sedi negoziali.

Rispetto all’attuale meccanismo per collegare l'Europa, la nuova proposta, seppur non ancora adottata, in linea con gli obiettivi della sostenibilità ambientale, mira ad accelerare la decarbonizzazione e la digitalizzazione attraverso una migliore integrazione dei settori dei trasporti, dell'energia e del digitale e a conseguire gli obiettivi climatici dell'UE destinando il 40% delle risorse a queste misure e lasciando il 60% agli adeguamenti infrastrutturali puri. Ciò trova piena corrispondenza con gli obiettivi e le priorità nazionali nonché quelli del noto *Green Deal* europeo (si veda il box di approfondimento n. 5). La sostenibilità è, infatti, un obiettivo da perseguire mediante iniziative rivolte ad esempio all’adozione dei carburanti alternativi per la riduzione delle emissioni gas serra nei diversi settori del trasporto, ivi incluse le soluzioni di cosiddetto *cold-ironing* per l’elettrificazione delle banchine nei porti.

Se la proposta dovesse mantenersi inalterata da un punto di vista tecnico, tra gli elementi di novità di maggiore rilevanza emerge che per quanto attiene alle percentuali massime di cofinanziamento, i tassi di co-finanziamento per infrastrutture attualmente fissati fino al 10% e 20% (ferrovie e reti stradali, vie navigabili interne, piattaforme logistiche e multimodali, riduzione rumore ferroviario) sono potenzialmente incrementabili sino al 30%; sono, invece, rimasti invariati, ovvero fino al 30%, i finanziamenti per gli interventi relativi alla rimozione dei colli di bottiglia, ai collegamenti mancanti nella rete, al miglioramento dell’accessibilità alle persone con disabilità e alle Autostrade del Mare. Si sono innalzati, inoltre, dal 40% fino al 50% i co-finanziamenti massimi per i collegamenti transfrontalieri e dal 20/30% fino al 50% quelli per le tratte di accesso dei progetti del tunnel del Brennero e della nuova linea ferroviaria Torino Lione; sono saliti, inoltre, fino al 50% i contributi massimi rivolti a tutte le applicazioni telematiche, ai progetti di innovazione tecnologica e di incremento della sicurezza, nonché per quelli relativi alle vie navigabili interne ed all’adattamento delle infrastrutture da trasporto alle frontiere esterne della UE a fini doganali.

Quale novità introdotta dal negoziato con il Parlamento, si prevede l’incremento del tasso di co-finanziamento di un ulteriore 5% sulle tratte transfrontaliere, fino quindi ad un massimo del 55%, in caso di progetti attuati da strutture a gestione integrata, ivi comprese le Joint Venture, al fine di garantire un alto grado di integrazione sia nella pianificazione che nell’attuazione dei progetti. Per le sinergie tra i tre settori, trasporti, digitale ed energia, è previsto un ulteriore top up del 10%. Ovviamente, l’applicazione di tali percentuali massime sarà modulata sulla base del numero di progetti che verranno presentati e delle risorse disponibili.

In aggiunta, un importante emendamento, fortemente promosso dall’Italia, ha permesso di rendere eleggibili le azioni volte ad accrescere la resilienza delle infrastrutture di trasporto intesa oltre il concetto di resilienza legata solo al cambiamento climatico e ai disastri naturali, al fine di dare massima priorità all'inclusione di co-finanziamenti, soprattutto a fondo perduto, volti a programmi di spesa per sicurezza, messa in sicurezza, monitoraggio e manutenzione (straordinaria) delle reti infrastrutturali.

Infine sono state recepite alcune modifiche all'allineamento dei Corridoi che interessano l’Italia anche ai fini di potenziali co-finanziamenti (si veda la sezione XI.2 sui Corridoi della rete centrale), mentre tra le sezioni *Comprehensive* transfrontaliere si riscontra l’inserimento della sezione ferroviaria transfrontaliera “Luino-Sesto Calende” (IT-CH).

**Box di approfondimento n. 5 - “Il *Green Deal* europeo”**

Il *Green Deal* rappresenta una nuova ambiziosa strategia di crescita mirata a trasformare l’Unione europea in una società giusta e prospera, dotata di un’economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall’uso delle risorse. Di fatto il *Green Deal* si configura come parte integrante della strategia della Commissione per attuare l’Agenda 2030 e gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, al fine di porre la sostenibilità e il benessere dei cittadini al centro della politica economica e rendere gli obiettivi di sviluppo sostenibile il fulcro della definizione delle politiche e degli interventi dell’UE. Per realizzare il *Green Deal* europeo sarà necessario, pertanto, non solo non prescindere dal contributo di tutti i Paesi ma anche ripensare le politiche per l’approvvigionamento di energia pulita in tutti i settori dell'economia, fortemente interconnessi e che necessitano altresì di particolare attenzione in termini di potenziali compromessi tra gli obiettivi di tipo economico, ambientale e sociale. Per conseguire questi obiettivi, il *Green Deal* farà un uso coerente di tutte le leve e gli strumenti disponibili: regolamentazione e normazione, efficace attuazione ed applicazione della legislazione e delle politiche attuali, investimenti e innovazione, riforme nazionali, dialogo con le parti sociali e cooperazione internazionale. Per quanto concerne in particolare il settore trasporti, le cui emissioni rappresentano un quarto delle emissioni ad effetto serra dell’Unione europea e che presentano un impatto in continua crescita, è prevista una riduzione delle emissioni prodotte dal settore del 90% entro il 2050, obiettivo cui dovranno concorrere tutte le modalità di trasporto. Nel 2020 la Commissione adotterà una strategia per una mobilità intelligente e sostenibile che affronterà questa sfida, senza trascurare alcuna fonte di emissione. Un ruolo sempre più importante verrà svolto dalla mobilità multimodale automatizzata e connessa, dallo *shift* modale e dalla transizione verso l’energia pulita. Per quanto riguarda gli aspetti finanziari, il fabbisogno previsto per raggiungere gli obiettivi climatici è individuato in circa 260 miliardi di euro all’anno ed il piano proposto dalla Commissione ha l’obiettivo di mobilitare in 10 anni 1000 miliardi di euro, dei quali poco più della metà riconducibili al bilancio UE. Le risorse restanti proverranno per circa 280 miliardi di euro da fondi pubblici/privati mobilitati nell’ambito del programma *InvestEU*, per circa 114 miliardi di euro da cofinanziamento nazionale e ulteriori circa 25 miliardi di euro dai proventi *dell’Emission Trading Scheme* (ETS) ovvero il Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra, adottato dall’Unione europea per raggiungere gli obiettivi di riduzione della CO2 nei principali settori industriali e nel comparto dell’aviazione.

Un’ulteriore novità assoluta introdotta dal CEF 2.0 è la rubrica sulla Mobilità Militare che prevede il finanziamento dell’adeguamento delle Reti Transeuropee ai requisiti della mobilità militare, con una dotazione originaria fissata a 6,5 miliardi di euro (seppur allo stato attuale del negoziato essa appare ridotta almeno del 74%) nell’ottica della realizzazione di una funzione duale, sia civile che militare, dell’infrastruttura per una migliore circolazione di mezzi e truppe militari (si veda il box di approfondimento n. 6). Interventi di ultimo miglio, di infrastrutturazione multimodale, di miglioramento della continuità territoriale potranno essere oggetto di co-finanziamento. L’interesse dell’Italia, data la peculiare conformazione geografica, è quello di garantire da un lato che le tratte di confine di interesse militare nell’area nord del nostro Paese siano corrispondenti e congruenti con quelle identificate dai Paesi contigui e per i territori posti a Sud, considerando il mar Mediterraneo come confine meridionale dell’Unione Europea, è quello di rafforzare la continuità dell’asse Nord-Sud non solo all’interno dell’UE ma anche oltre, in modo da incrementare il livello di protezione e sicurezza europea consentendo agli Stati membri dell'UE di agire più rapidamente, sia nel contesto delle missioni civili che nelle operazioni della politica di sicurezza e di difesa comune, in attività nazionali e internazionali.

**Box di approfondimento n. 6 - “La Mobilità Militare”**

L’iniziativa sulla Mobilità Militare è finalizzata a migliorare e rendere più agevole la mobilità di mezzi e truppe militari, attraverso ed oltre i confini dell’Unione europea, al fine di potenziare il grado di preparazione e il livello di risposta in caso di crisi interne ed esterne. Essa è supportata da uno specifico Piano di Azione, elaborato sulla base della “Comunicazione congiunta sul miglioramento della mobilità militare” del 10 novembre 2017, adottato il 28 marzo 2018 dalla Commissione Europea e dall’alto rappresentante dell’Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza, che ha posto le basi affinché i finanziamenti per l’adeguamento delle reti TEN-T alle esigenze della mobilità militare - ovvero all’ uso duale, civile e militare, delle infrastrutture - fossero erogati tramite il CEF e fossero rivolti a progetti che adattano le parti della rete di trasporto TEN-T per consentire tale duplice uso. La nuova sfida appare infatti quella di facilitare il potenziale movimento di personale e attrezzature militari, migliorando nel contempo le condizioni e i requisiti di trasporto civile. Il predetto piano contiene una serie di azioni volte a facilitare gli spostamenti delle truppe e delle risorse militari ed interviene in particolare nei seguenti ambiti: requisiti militari, infrastrutture di trasporto, aspetti normativi e procedurali per l’allineamento della normativa sul trasporto di merci pericolose, la semplificazione delle formalità doganali e l’autorizzazione dei movimenti transfrontalieri.

Nell’ambito di tale iniziativa, è stato elaborato dall'EUMS (*EU Military Staff*) e dai Paesi membri e validato dal Consiglio europeo il 9 Novembre 2018 il documento “*Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU*”, il quale contiene le esigenze tecniche delle infrastrutture militari per il trasporto multimodale per modalità, i requisiti tecnici dei veicoli militari e gli elementi geografici delle infrastrutture nazionali ritenuti prioritari per la Mobilità Militare. Successivamente, la Commissione e l’EEAS hanno elaborato a Maggio 2019 il documento “*Military Requirements and TEN-T Infrastructure: Gap Analysis*” che definisce il gap tra i requisiti militari e quelli definiti per le reti TEN-T nel Regolamento sulle Linee Guida (Reg. UE n.1315/2013) nonché dalle Direttive e Regolamenti EU in materia di trasporti. A seguito della gap analysis, i requisiti militari sono stati modificati, con il supporto della Commissione europea e dell’*European* *Defence Agency* (EDA), in coordinamento con la NATO, in quanto è emersa la necessità che fossero rivisti in ottica sia *dual-use*, in quanto o troppo stringenti o non corrispondenti ad un’effettiva necessità militare o ad una realistica fattibilità tecnica, che geografica, in caso di sezioni /nodi mancanti o da perfezionare in particolare in relazione ai collegamenti di “ultimo miglio”. Tale processo di revisione si è concluso a Gennaio 2020, seppur senza ancora formale adozione dei requisiti *dual-use* da parte dell’organo comunitario.

Nella seconda metà del 2021 verrà avviata la terza revisione dei requisiti militari per cui potranno essere riviste le priorità militari, sia in termini di parametri tecnici che di liste e mappe geografiche. Ciò avverrà contemporaneamente al lancio della nuova proposta legislativa sulla revisione delle reti civili TEN-T che potrà quindi includere anche sezioni o nodi di rilevanza duale (sia miliare che civile) in considerazione delle priorità e condizioni della Mobilità Militare.

Infine, gli Stati membri stanno lavorando alla definizione di una *pipeline* di progetti prioritari sul fronte Mobilità Militare che contribuiscano alla realizzazione di una funzione duale, sia civile che militare, dell’infrastruttura e che potranno essere finanziati, nell’ambito della rubrica sulla mobilità militare, se confermata nel futuro Regolamento CEF 2.0 per il periodo 2021-2027 che attende adozione a seguito dell’accordo sul bilancio pluriennale dell’UE.

L’obiettivo sarà quindi quello di utilizzare fondi CEF per incrementare i requisiti delle infrastrutture con uso sia militare che civile, in piena coerenza con quanto identificato dalla Difesa, concentrando l’attenzione su aeroporti (ad es. sistemi di atterraggio, terminal passeggeri, dispositivi antineve, infrastrutture di emergenza, aree di stoccaggio, sistemi di gestione traffico aereo), porti (ad es. terminal container, aree di stoccaggio, sistemi di sollevamento carichi) e connessioni stradali (ad es. per incrementare il carico massimo ammissibile per ponti).

Tra gli ulteriori schemi di finanziamento si prevede, anche per il prossimo periodo di programmazione, la presenza delle operazioni di combinazione di strumenti finanziari dette “*Blending Operation*” che, insieme alle altre forme di finanziamento dell'UE, verranno riunite sotto lo strumento denominato *InvestEU*. Muovendo dal successo del piano Juncker o fondo FEIS (Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici), *InvestEU*, pensato come un’unica struttura coerente di *governance*, continuerà a mobilitare gli investimenti pubblici e privati nell'UE, per contribuire a rimediare alla carenza di investimenti, ancora consistente, in Europa (si veda il box di approfondimento n. 7). L’obiettivo è quello di creare un portafoglio diversificato e flessibile con il sostegno rivolto a quattro settori di intervento: infrastrutture sostenibili; ricerca, innovazione e digitalizzazione; piccole e medie imprese; investimenti sociali e competenze.

**Box di approfondimento n. 7 - “*InvestEU”***

Il Programma *InvestEU,* che vedrà la propria operatività a partire dal gennaio 2021 come parte del nuovo Quadro Finanziario Pluriennale dell’Unione, muove dalla riuscita esperienza degli attuali strumenti finanziari per le politiche interne e del FEIS che è stato avviato a luglio 2015 per promuovere gli investimenti e stimolare la crescita economica e l'occupazione nell'Unione europea, e la cui conclusione, originariamente prevista a luglio 2018, era stata prorogata fino alla fine del 2020, ampliandone al contempo la dimensione. L’obiettivo generale del Programma è quello di sostenere gli obiettivi delle politiche europee attraverso la mobilitazione di investimenti pubblici e privati nell’ambito dell’Unione, finanziando soggetti economici al fine di promuovere la competitività dell’economia europea, la crescita sostenibile, la resilienza sociale e l’inclusione e l’integrazione dei mercati dei capitali nell’Unione, rispondendo a obiettivi trasversali in termini di semplificazione, flessibilità, sinergie e coerenza tra le specifiche politiche dell’Unione stessa nonché all’esigenza di integrare in un unico fondo l’attuale molteplicità degli strumenti finanziari europei. Il Programma *InvestEU*, volto a contribuire alla modernizzazione del bilancio europeo e ad aumentarne l’impatto seguendo la logica del “fare di più con meno” si basa su quattro pilastri: il Fondo *InvestEU* che fornisce la garanzia dell’UE, il polo di consulenza *InvestEU* che fornisce assistenza tecnica per lo sviluppo del singolo progetto, il portale *InvestEU* che fornisce dati facilmente accessibili per promuovere i progetti che sono alla ricerca di finanziamenti e le operazioni di finanziamento misto. Il quadro di bilancio attualmente previsto (a prezzi correnti) per lo strumento è pari a 15,2 miliardi di euro dei quali circa 0,5 miliardi di euro saranno destinati all’assistenza allo sviluppo e ad altre misure di accompagnamento ed i restanti 14,7 miliardi di euro saranno suddivisi tra i quattro settori di intervento previsti: infrastrutture sostenibili (11,5 miliardi di €), ricerca, innovazione e digitalizzazione (11,25 miliardi di €), PMI (11,25 miliardi di €) ed infine investimenti sociali e competenze (4 miliardi di €). Tali importi potranno essere adeguati dalla Commissione fino ad un massimo del 15% in ciascun settore per adeguarli all’evoluzione delle priorità politiche e della domanda del mercato. La dotazione prevista consente alla Commissione di fornire una garanzia per circa 38 miliardi di euro, con un tasso di copertura al 40%, consentendo di mobilitare circa 650 miliardi di euro di investimenti totali, garantendo sostegno agli investimenti sin dal 2021. Oltre alla citata garanzia, è previsto che gli Stati membri possano, su base volontaria, utilizzare parte dei fondi in regime di gestione concorrente (fino al 5%), attraverso un apposito comparto della sopra citata garanzia nell’ambito del Fondo *InvestEU* per il perseguimento dei medesimi obiettivi e in specifiche condizioni. Il Fondo *InvestEU*, che può essere combinato con sovvenzioni e/o strumenti finanziari finanziati dal bilancio dell'Unione, sarà gestito dalla Commissione europea avvalendosi del sostegno di partner finanziari per l'attuazione (la Banca Europea per gli Investimenti, la Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo, la Banca Mondiale, la Banca del Consiglio d’Europa e le banche di promozione nazionali che dovranno operare in gruppo in modo da coprire almeno tre Stati membri).

**XI.4.3.2 - Revisione della rete**

La Commissione Europea ha annunciato di voler anticipare la revisione della Rete Transeuropea dei trasporti e i relativi orientamenti, previsti nel Regolamento (UE) n.1315/2013, al 2021 anziché al 2023; una proposta di revisione dovrebbe essere pronta entro giugno 2021 ma si prevede che il nuovo assetto della rete possa entrare in vigore non prima del 2023. In coerenza con quanto sopra, ha indi lanciato una consultazione pubblica il 24 aprile 2019 che si è conclusa il 17 luglio 2019 a cui hanno partecipato oltre 700 soggetti interessati, incluso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, i cui risultati sono oggetto di uno studio al fine di valutare in modo approfondito alcuni temi specifici.

Parallelamente, è stato avviato un secondo studio per valutare lo stato dei piani e dei programmi nazionali degli Stati membri in relazione agli obblighi in materia di TEN-T per garantire il tempestivo completamento della rete Centrale. La relazione finale dei due studi dovrebbe essere disponibile alla fine dell'estate 2020. La Commissione prevede di pubblicare il documento alla fine dell'autunno 2020. Al contempo, l’organo comunitario ha recentemente comunicato di essere pronto a dare inizio al processo di consultazione con gli Stati membri con cui avvierà una serie di incontri a livello bilaterale.

I principi fondamentali alla base del processo di revisione saranno essenzialmente tre:

* la metodologia di pianificazione utilizzata per la progettazione della rete adottata nel 2013 resterà invariata. Ne consegue che la rete rimarrà complessivamente stabile;
* l'orizzonte temporale per il completamento della rete rimarrà invariato (2030 per la rete Centrale, 2050 per la rete Globale);
* l'accento principale della revisione verrà posto sul miglioramento della qualità dell'intera TEN-T quale strumento per il conseguimento degli obiettivi della politica dei trasporti alla luce del *Green Deal*.

Per garantire lo sviluppo infrastrutturale del Paese, l’Italia ha sempre manifestato la necessità di incorporare nella strategia europea dei corridoi gli assi considerati essenziali nell’ambito del sistema nazionale facendo quanto più possibile convergere ed allineare obiettivi e pianificazioni e colmando i *gap* esistenti. In tale contesto si inserisce l’obiettivo di garantire un pieno riconoscimento ed allineamento tra la pianificazione nazionale con la pianificazione europea architettata sulla rete TEN-T core e sui Corridoi della rete centrale. Tale esigenza, è parzialmente confluita nella proposta di Regolamento che istituisce il Meccanismo per Connettere l’Europa per il periodo 2021-2027. Le ulteriori proposte italiane potranno trovare spazio nel processo di revisione delle reti attesa per il 2021, occasione che sarà colta al fine di raggiungere una piena convergenza delle politiche e degli strumenti programmatici.

La rete nazionale, infatti, seppur ispirata ed in larga parte allineata al tracciato della rete centrale TEN-T, include delle sezioni e dei nodi strategici nazionali aggiuntivi che attualmente non risultano incorporati nel quadro europeo, a titolo meramente esemplificativo, se ne citano di seguito alcuni:

* l’intera dorsale adriatica, con particolare riferimento alla sezione “Ancona-Bari” al fine di perseguire l’obiettivo di prolungare il Corridoio Baltico Adriatico lungo l’asse adriatico fino al nodo di Bari su cui i volumi di traffico passeggeri e merci sono in continua crescita, consentendo, così, di completare la rete centrale TEN-T con un vero e proprio “anello mancante”, sia ferroviario che stradale, per rafforzare la competitività dell’Europa e in particolare della Regione Adriatico Ionica, anche in ottica di rafforzamento dei collegamenti marittimi orizzontali con l’area balcanica. Preme segnalare che in tal modo il Corridoio Baltico Adriatico si congiungerebbe con il Corridoio Scandinavo Mediterraneo che con lo sfiocco che si origina a Napoli arriva fino a Bari per poi terminare a Taranto. Gli investimenti su tale linea potrebbero cogliere opportunità di finanziamento volte, inoltre, a dotare tale dorsale di tecnologie innovative ed avanzate sia in ambito sia stradale (ITS e C-ITS) che ferroviario (ERTMS);
* per quanto riguarda i porti, a seguito della riforma portuale introdotta con D. Lgs. 169/2016 che ha determinato l’accorpamento dei 58 porti di rilevante interesse nazionale in Autorità di Sistema Portuale con sede nei porti *Core* del “Sistema”, si può osservare come il Porto di Civitavecchia non rientri tra i porti della rete centrale del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Civitavecchia rappresenta, dal punto di vista socio-economico, il porto della città di Roma e la caratterizzazione di tale nodo quale nodo *Core* della rete TEN-T garantirebbe il giusto supporto ad un contesto economico che ruota attorno ai flussi da/per la Città Metropolitana di Roma;
* in aggiunta, il processo di revisione potrebbe permettere di introdurre un criterio di “specializzazione” delle linee ferroviarie ovvero di indicare le tratte rilevanti per il traffico passeggeri e merci che potrebbero non necessariamente coincidere, richiedendo investimenti e quindi contributi di ordine differente o permettere di sfruttare opportunità di finanziamento atte a completare interventi di alta velocità di rete come ad esempio in Calabria lungo la Salerno-Reggio Calabria;
* appare necessario, inoltre, dare piena attuazione alle potenzialità delle direttrici trasversali ovest-est, collegamenti orizzontali tra gli assi nord-sud dei corridoi Baltico-Adriatico e Scandinavo-Mediterraneo, ad oggi non ricomprese nelle reti e che svolgono un ruolo importante per l’approvvigionamento e l’accesso ai mercati esteri, non solo delle Regioni che affacciano sul Mare Tirreno da un lato e sul Mare Adriatico e dei Balcani occidentali dall’altro, ma di tutto il Mediterraneo e del Medio Oriente. Pertanto, a titolo esemplificativo, si potrebbe valutare l’opportunità di garantire una maggiore connettività alle aree interne interessate del centro Italia e contestualmente creare un nuovo asse trasversale che possa collegare anche via mare l’Europa occidentale con i Balcani verso il *Far East*. Con lo stesso approccio potrebbe essere considerato anche il collegamento trasversale attualmente mancante tra il corridoio Scandinavo Mediterraneo e l’ipotetico prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico, nelle Regioni meridionali, anche in piena coerenza con le tratte principali dei Corridoio Ferroviari Merci corrispondenti.

La predetta esigenza di allineamento tra la programmazione nazionale e quella europea potrebbe infine essere valutata anche:

• nel riconoscimento delle Autorità di Sistema portuali come *cluster* marittimi di rango prioritario;

• per quel che concerne i nodi urbani nazionali, nel riconoscere la “Città Metropolitana” di Firenze quale nodo urbano *Core* lungo il corridoio Scandinavo – Mediterraneo nonché nodo aeroportuale *Core* in funzione di un bacino di utenza che comprende un’area popolosa e ad alta attrattività turistica;

• sempre in materia aeroportuale, nell’integrare la rete centrale aeroportuale con i quattro ulteriori aeroporti, oltre a Firenze, Bari, Catania, Lamezia Terme e Pisa. Si rappresenta inoltre l’opportunità di introdurre nella rete centrale la fattispecie di *cluster* aeroportuale, costituito dai sistemi e dalle reti aeroportuali nazionali, oltre ad altri nodi, hub multimodali ma anche sezioni di infrastrutture lineari, proposte sia per la rete *Core* che *Comprehensive*, che risponderanno ai requisiti metodologici imposti dalla revisione;

Infine, si potrebbe cogliere l’opportunità di evolvere il concetto di Autostrade del Mare: si sta infatti assistendo al superamento del numero di progetti nel settore marittimo rispetto a quello del settore ferroviario, una prova concreta del ruolo sempre crescente e prioritario che questo settore sta assumendo, si ha quindi la convinzione che vi sia la necessità di avviare un processo di trasformazione del concetto di “porto”, concentrandosi sugli itinerari marittimi multimodali più efficienti, senza soluzione di continuità, tenendo conto anche del traffico Ro-Pax, della mobilità marittima di dimensione locale al fine di integrare la funzione di continuità territoriale della tratta marittima, nonché l’eleggibilità di tratte non predefinite ma svincolate al fine di poter favorire il loro sviluppo e il loro finanziamento, anche considerando rotte all'interno di uno stesso paese.

Come detto, il lancio della nuova proposta legislativa sulla revisione delle reti civili TEN-T potrà, altresì includere, anche sezioni o nodi di rilevanza duale (sia miliare che civile) in considerazione delle priorità e condizioni della Mobilità Militare qualora tale criterio comparisse nella metodologia posta alla base del riesame.

Va tuttavia precisato che seppur lo Stato membro resti, in principio, libero di determinare, d’intesa con le autorità europee, i singoli progetti infrastrutturali potenzialmente eleggibili a finanziamento, l’inclusione nella rete di nodi e sezioni induce e comporta l’obbligo verso l’adeguamento ai requisiti tecnici identificati negli atti comunitari, entro le scadenze del 2030 per la rete Centrale (*Core*) e 2050 per quella Globale (*Comprehensive*).

**XI.4.4 - Partecipazione dell’Italia alla Programmazione 2014-2020/2023**

**XI.4.4.1 - Bando CEF Transport 2014**

Il primo bando del programma CEF, pubblicato a Novembre 2014, ha messo a disposizione 11,93 miliardi di euro, suddivisi tra bando multi-annuale (*General* e *Cohesion*) e annuale secondo quanto indicato nella Tab. XI.4.4.1.1.

**Tab. XI.4.4.1.1 - Dotazione finanziaria Bando CEF Transport 2014**

|  |  |
| --- | --- |
| **Bando** | **Budget call (miliardi di €)** |
| Multi-Annuale, *General envelope* (*Funding Objective* 1-2-3) | 7,00 |
| Multi-Annuale, *Cohesion envelope* (*Funding Objective* 1-2-3) | 4,00 |
| Annuale | 0,93 |
| **Totale** | **11,93** |

*Fonte*: Sito INEA.

In totale sono state presentate dagli Stati membri 681 proposte eleggibili delle quali 276 sono state poi finanziate con 13,01 miliardi di euro complessivi. La Commissione Europea ha approvato in particolare 33 Azioni su 83 presentate dall’Italia, accordando fondi per 1,22 miliardi di euro e posizionando, così, il Paese al terzo posto tra i maggiori beneficiari di contributi del primo bando. Nella Tabella XI.4.4.1.2 si riportano, sinteticamente, i dati complessivi di cui sopra:

**Tab. XI.4.4.1.2 - Sintesi Bando CEF Transport 2014**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Proposte ricevute** | **Azioni finanziate** | **Supporto CEF (miliardi di €)** |
| **Totali** | **681** | **276** | **13,01** |
| *di cui ITA* | *83* | *33\** | *1,22* |

(\*) Successivamente accorpate in 31 contratti di sovvenzione Grant Agreement.

*Fonte*: Sito INEA.

Tra i progetti italiani figurano, *in primis,* tre azioni transfrontaliere in ambito ferroviario che miglioreranno in modo significativo la capacità, l’efficienza e l’impatto ambientale del trasporto merci e favoriranno un aumento sostanziale dei flussi di passeggeri tra l'Italia e il Resto d'Europa: la galleria di base del Brennero, la tratta Milano-Chiasso (per beneficiare del nuovo tunnel del Gottardo dal 2016), e la sezione transfrontaliera Torino-Lione.

**XI.4.4.2 - Bando CEF Transport 2015**

Il secondo bando del programma CEF, pubblicato nel novembre 2015, ha messo a disposizione 7,56 miliardi di euro su bando multi-annuale secondo la Tab. XI.4.4.2.1.

**Tab. XI.4.4.2.1 - Dotazione finanziaria Bando CEF Transport 2015**

|  |  |
| --- | --- |
| **Bando** | **Budget call (miliardi di €)** |
| Multi-Annuale, *General envelope* (*Funding Objective* 1-2-3) | 1,09 |
| Multi-Annuale, *Cohesion envelope* (*Funding Objective* 1-2-3) | 6,47 |
| **Totale** | **7,56** |

*Fonte*: Sito INEA.

In totale sono state presentate dagli Stati membri 406 proposte delle quali 195 sono state finanziate con 6,68 miliardi di euro complessivi, lasciando inutilizzati fondi per 874 milioni di euro, per la quasi totalità relativi al fondo di coesione. La Commissione Europea ha approvato in particolare 12 delle 41 azioni presentate dall’Italia (sette delle quali in partenariato internazionale) ed ha accordato fondi per circa 91 milioni di euro come indicato nella Tab. XI.4.4.2.2.

**Tab. XI.4.4.2.2 - Sintesi Bando CEF Transport 2015**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Domande ricevute** | **Azioni finanziate** | **Supporto CEF (miliardi €)** |
| **Totali** | **406** | **195** | **6,68** |
| *di cui ITA* | *41* | *12* | *0,09* |

*Fonte*: Sito INEA.

**XI.4.4.3 - Bando CEF Sinergie 2016**

Nel settembre 2016 è stata lanciata una *call*, denominata “*Sinergy call*”, ai sensi dell’art. 17 c.7 del Regolamento n. 1316/2013 finalizzata a cofinanziare progetti che si rivolgono al completamento delle sezioni di Corridoio delle reti di trasporto (TEN-T) in grado di supportare lo sviluppo congiunto dei progetti di interesse comune, specificatamente identificati dalle reti infrastrutturali energetiche europee (TEN-E). In questa prima *call* “sinergica”, sono stati messi a disposizione 40 milioni di euro, equamente destinati al settore trasporti e al settore dell’energia.

Delle 9 proposte presentate e ritenute ammissibili da tutti gli Stati membri, 7 hanno ricevuto il cofinanziamento per un contributo complessivo di circa 22,1 milioni di Euro, coinvolgendo complessivamente 28 operatori privati con azioni che si sviluppano nei territori di 11 Stati membri ad esclusione dell’Italia.

**XI.4.4.4 - Bando CEF Transport 2016**

Il terzo bando del programma CEF, pubblicato nell’ottobre 2016, ha messo a disposizione circa 1,94 miliardi di euro su bando annuale e multi-annuale come riportato nella Tab. XI.4.4.4.1.

**Tab. XI.4.4.4.1 - Dotazione finanziaria Bando CEF Transport 2016**

|  |  |
| --- | --- |
| **Bando** | **Budget call (miliardi €)** |
| Multi-Annuale, *General envelope* (*Funding Objective* 1-2-3) | 0,65 |
| Multi-Annuale, *Cohesion envelope* (*Funding Objective* 1-2-3) | 0,85 |
| Annuale, *General envelope* (*Funding Objective* 1) | 0,19 |
| Annuale *Cohesion envelope* (*Funding Objective* 1-2) | 0,25 |
| **Totale** | **1,94** |

*Fonte*: Sito INEA.

In totale sono state presentate dagli Stati membri 332 proposte delle quali 152 sono state finanziate con 2,66 miliardi di euro complessivi, ben oltre la disponibilità prevista da bando.

Delle 33 proposte progettuali presentate dall’Italia, ne sono state finanziate 13 (di cui 9 composte da una *partnership* di più Paesi) per un finanziamento complessivo di circa 110 milioni di euro, come riportato nella Tab. XI.4.4.4.2.

**Tab. XI.4.4.4.2 - Sintesi Bando CEF Transport 2016**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Domande ricevute** | **Azioni finanziate** | **Supporto CEF (miliardi €)** |
| **Totali** | **332** | **152** | **2,66** |
| *di cui ITA* | *33* | *13* | *0,11* |

*Fonte*: Sito INEA

**XI.4.4.5 - Bando CEF Blending 2017**

Il bando CEF-Transport Blending 2017 è stato lanciato in data 8 febbraio 2017 quale prima esperienza innovativa finalizzata a creare un effetto leva sugli investimenti privati attraverso l’impiego dei fondi CEF. Esso prevedeva la combinazione di fondi, strumenti innovativi e *grant*, con l’obiettivo di:

* ampliare l’offerta finanziaria per i progetti inerenti il completamento delle TEN-T oltre ai classici strumenti di debito (CEF *Debt Instrument*) e di *risk-sharing* implementati fino ad oggi;
* agevolare e velocizzare mediante parziale copertura finanziaria a fondo perduto le procedure di *closing* finanziario nei progetti che coinvolgono investitori privati;
* stimolare l’utilizzo del finanziamento a fondo perduto del programma CEF in progetti che coinvolgano la finanza privata ovvero finanziamenti da parte di NPB (*National Promotional Bank*) come Cassa Depositi e Prestiti o BEI (Banca Europea degli Investimenti);
* massimizzare l’uso del Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici (FEIS) come leva finanziaria per l’investimento privato.

La dotazione finanziaria è stata pari a 1,35 miliardi di euro sotto forma di *grant* (fondo perduto) per proposte progettuali concernenti unicamente lavori che prevedano il supporto preventivo e concordato da parte di una istituzione finanziaria, quale ad esempio la BEI o altre tipologie di istituto di credito, come riportato nella Tab. XI.4.4.5.1.

Data la peculiarità della *call*, sono state fissate 2 scadenze (*cut-off date*): la prima fissata al 14 luglio 2017 e la seconda al 12 aprile 2018.

**Tab. XI.4.4.5.1 - Dotazione finanziaria Bando CEF Blending 2017**

|  |  |
| --- | --- |
| **Bando** | **Budget call (miliardi €)** |
| Multi-Annuale (*Funding Objective* 1-2-3) - Prima scadenza (07/2017) | 1,00 |
| Multi-Annuale (*Funding Objective* 1-2-3) - Seconda scadenza (04/2018) | 0,35 |
| **Totale** | **1,35** |

*Fonte*: Sito INEA.

In occasione della prima scadenza del bando CEF *Blending* sono state presentate dagli Stati membri ben 65 proposte di azioni eleggibili che, complessivamente, hanno richiesto fondi pari a 2,1 volte il budget messo a disposizione dalla call (2,1 miliardi di euro a fronte di una disponibilità di 1 miliardo di euro).

La Commissione, valutate le proposte, ha selezionato 39 proposte di azioni che hanno complessivamente richiesto fondi per 1,02 miliardi di euro. Tra le azioni finanziate ne risultano 6 in cui sono inseriti beneficiari italiani (e tre caratterizzate da Partenariati esclusivamente italiani) per un contributo complessivo previsto di circa 80 milioni di euro.

Nella seconda scadenza sono state presentate dagli Stati membri 68 proposte per una richiesta di fondi di oltre 1 miliardo di euro a fronte di una disponibilità ben più limitata di soli 350 milioni di euro. Delle 68 proposte ritenute eleggibili la Commissione ha deciso di finanziarne 35, per un importo pari a 404,8 milioni di euro[[6]](#footnote-7) tra cui 5 con Partenariato esclusivamente italiano per un contributo complessivo previsto di circa 37,3 milioni di euro ed 1 intervento per circa 13 milioni di euro sviluppata da Slovenia e Slovacchia per la creazione di una rete di stazioni di ricarica GNL/GNC sul territorio italiano. Nella Tab. XI.4.4.5.2 sono schematicamente riportate tali informazioni.

**Tab. XI.4.4.5.2 - Sintesi Bando CEF Blending 2017**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Domande ricevute** | **Azioni finanziate** | **Supporto CEF (miliardi €)** |
| **Totali 1st cut off** | **65** | **39** | **1,02** |
| *di cui ITA* | *7* | *6* | *0,06* |
| **Totali 2nd cut off** | **68** | **35** | **0,40** |
| *di cui ITA* | *10* | *5* | *0,04* |
| **Totale** | **137** | **74** | **1,42** |
| ***di cui ITA*** | ***17*** | ***11*** | ***0,10*** |

*Fonte*: Sito INEA.

In totale, nell’ambito del bando CEF 2017 - *Blending*, sono state presentate 137 proposte per una richiesta di finanziamento di oltre 3 miliardi di euro a fronte di una disponibilità di 1,35 miliardi. La Commissione ha selezionato, 74 proposte per un finanziamento pari a circa 1,42 miliardi di euro di cui 11 proposte italiane per un contributo previsto di circa 102 milioni di euro a cui si aggiungono 3 interventi che prevedono attività su territorio italiano da parte di soggetti stranieri.

**XI.4.4.6 - Bando CEF Transport 2017 – SESAR**

Nel corso del 2017 è stata inoltre indetta una call indirizzata solo alla priorità “Cielo Unico Europeo” nel campo dell’aviazione (SESAR) che ha messo a disposizione fondi per complessivi 290 milioni di euro. Sono state presentate dagli Stati membri 33 proposte di azioni per un contributo complessivo richiesto di oltre 400 milioni di euro, a testimonianza dell’alto interesse per la tematica.

Tra le proposte presentate, l’azione europea del *SESAR Deployment manager* che vede il coinvolgimento dei beneficiari italiani ENAV, LEONARDO, SEA, Ministero della Difesa e ADR, è stata finanziata per un importo pari a circa 232 milioni di euro di cui circa il 10% del budget, pari a 31,6 milioni di euro, è allocato al Partenariato italiano.

Nel corso del 2018 è stato inoltre indetto un bando denominato “*SESAR JOINT UNDERTAKING”*, rivolto alla sperimentazione e Azioni pilota sui droni con una dotazione finanziaria pari a 9,5 milioni di euro in cui la proposta italiana con capofila ENAV ha conseguito l’approvazione per un co-finanziamento pari a 1,98 milioni di euro.

**XI.4.4.7 - Bando CEF Transport 2018**

Il bando CEF Transport 2018, lanciato in data 17 maggio 2018, con dotazione finanziaria pari a 450 milioni di euro, prevedeva finanziamenti a fondo perduto per interventi sulla rete centrale (*Core Network*). Le tipologie di proposte eleggibili comprendevano studi e progettazioni, lavori nonché proposte miste con progettazioni e lavori.

A livello europeo sono state sottomesse 148 proposte con una richiesta di fondi europei per 929 milioni di euro a fronte dei 450 milioni di euro disponibili. Delle 142 proposte ritenute eleggibili, la Commissione Europea ne ha selezionate 69 per un contributo finanziario pari a 421,23 milioni di euro. Nella Tab. XI.4.4.7.1 sono schematicamente riportate tali informazioni.

Delle 29 proposte presentate dall’Italia, la Commissione Europea ne ha selezionato 14 (sette delle quali in Partenariato internazionale) accordando un finanziamento di circa 42,5 milioni di euro. Tra i progetti italiani figura la proposta legata alla situazione emergenziale e difficoltosa del nodo di Genova a causa dei pesanti problemi infrastrutturali legati al crollo del Ponte Morandi e che prevede l'implementazione di una piattaforma ICT denominata “E-Bridge” (*Emergency and BRoad Information Development per i porti di Genova*) finalizzata alla condivisione dei dati tra sistemi portuali, varchi dei terminal, aree buffer e connessioni di ultimo miglio ferroviari per finanziamento europeo pari a 6,1 milioni di euro.

**Tabella XI.4.4.7.1 - Sintesi Bando CEF Transport 2018**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Domande ricevute** | **Azioni finanziate** | **Supporto CEF (miliardi €)** |
| **Totali** | **148** | **69** | **0,45** |
| *di cui ITA* | *29* | *14* | *0,04* |

*Fonte*: Sito INEA.

**XI.4.4.8 - Bando CEF Transport 2019 Annual Programme**

Il bando CEF Transport 2019, pubblicato in data 5 dicembre 2018, con dotazione finanziaria pari a 100 milioni di euro sotto forma di sovvenzioni a fondo perduto, prevedeva 65 milioni di euro destinati alla realizzazione di progetti (studi e lavori) concernenti le sezioni transfrontaliere stradali, ferroviarie e di navigazione interna ed al miglioramento dell’accessibilità via terra e via mare dei porti marittimi appartenenti alla rete transeuropea dei trasporti di rango globale nonché al loro sviluppo infrastrutturale, e 35 milioni di euro rivolti ad interventi mirati alla riduzione del rumore ferroviario nel trasporto merci.

A livello nazionale, sono stati approvati 4 progetti su 6 sottomessi, per una richiesta di co-finanziamento europeo di circa 8,6 milioni di euro pari a circa il 9% delle risorse disponibili sul bando.

Le proposte selezionate prevedevano:

* 2 interventi portuali;
* 2 interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni sonore del traffico ferroviario merci.

**Tab. XI.4.4.8.1 - Sintesi Bando CEF Transport 2019**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Domande ricevute** | **Azioni finanziate** | **Supporto CEF (miliardi €)** |
| **Totali** | **69** | **39** | **0,100** |
| *di cui ITA* | *6* | *~~4~~* | *0,008* |

*Fonte*: Sito INEA.

**XI.4.4.9 - Bando CEF Transport 2019 “*Reflow call*”**

Il bando CEF Transport 2019, denominato “*Reflow Call*”, pubblicato il 16 ottobre 2019, ha messo a disposizione 1,4 miliardi di euro sotto forma di sovvenzioni a fondo perduto, come riportato nella Tab.XI.4.4.9.1, destinati a progetti pre-identificati sui Corridoi e su altre sezioni della rete centrale quali ferrovie, vie navigabili interne, strade, porti marittimi e interni, ai prototipi di bordo per il sistema ERTMS, alla sicurezza delle aree di sosta lungo le strade della rete centrale, ai servizi cooperativi per il trasporto intelligente su strada (C-ITS), al Cielo Unico Europeo – SESAR, ai nodi della rete centrale, inclusi i nodi urbani ed alle Autostrade del Mare.

**Tab. XI.4.4.9.1 - Dotazione finanziaria Bando CEF 2019 “*Reflow call*”**

|  |  |
| --- | --- |
| **Bando** | **Budget call (miliardi €)** |
| Multi-Annuale, *General envelope* (*Funding Objective* 1-2-3) | 0,75 |
| Multi-Annuale, *Cohesion envelope* (*Funding Objective* 1-2) | 0,65 |
| **Totale** | **1,40** |

*Fonte*: Sito INEA.

La valutazione delle proposte presentate al bando CEF Transport 2019 è tuttora in corso e gli esiti sono previsti indicativamente entro metà 2020.

A livello nazionale sono state sottomesse 18 proposte per una richiesta di co-finanziamento europeo di circa 137,43 milioni di euro.

**XI.4.4.10 - Bando CEF *Blending Facility* 2019**

Il bando CEF Transport 2019 *Blending Facillity*, è stato lanciato in data 15 novembre 2019, con dotazione finanziaria pari a 198 milioni di euro sotto forma di *grant* (fondo perduto), per proposte progettuali concernenti unicamente ERTMS e carburanti alternativi, come riportato nella Tab. XI.4.4.10.1.

**Tab. XI.4.4.10.1 - Dotazione finanziaria Bando CEF “Blending Facility”**

|  |  |
| --- | --- |
| **Bando** | **Budget call (miliardi €)** |
| Multi-Annuale, *General envelope* (*Funding Objective* 1 -ERTMS) | 0,99 |
| Multi-Annuale, *General envelope* (*Funding Objective* 2- Carburanti alternativi) | 0,99 |
| **Totale** | **1,98** |

*Fonte*: Sito INEA.

Lo schema finanziario del bando combina forme diverse di finanziamento quali contributi CEF a fondo perduto e strumenti di finanziamento concessi dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI), Istituti nazionali di promozione (NPB) o da istituzioni finanziarie private, prevedendo la cooperazione di vari soggetti, coordinati dalla Commissione europea, e il coinvolgimento di partner finanziari (detti IP - *Implementing Partner*) attraverso la sottoscrizione di uno specifico accordo amministrativo. Per l’Italia figura tra gli *Implementing partner* la Cassa Depositi e Prestiti (CDP) in qualità di Istituto Nazionale di Promozione. Data la peculiarità del bando è prevista una procedura di presentazione delle proposte “a sportello” con cadenza trimestrale a partire da febbraio (prima *cut-off date*) fino a marzo 2021, salvo esaurimento fondi. In occasione della prima scadenza del bando CEF *Blending* *Facility* fissata al 14 febbraio 2020, a livello nazionale sono state sottomesse 3 proposte, di cui una riguardante la priorità ERTMS e due la priorità Carburanti alternativi, con Partenariato esclusivamente italiano per una richiesta complessiva di co-finanziamento europeo di circa 18,2 milioni di euro. Nella seconda scadenza fissata al 15 maggio 2020, a livello nazionale sono state presentate 2 proposte, concernenti la priorità Carburanti Alternativi, con Partenariato esclusivamente italiano per una richiesta complessiva di co-finanziamento europeo di circa 6,2 milioni di euro.

**XI.4.5 - Stato di avanzamento dei progetti CEF 2014-2020**

Per quanto attiene alla Programmazione CEF 2014-2020, i primi progetti sono stati approvati a luglio 2015 ma prevedono attività e spese ammissibili sin dal 2014. Il prospetto che segue (si veda la Tab. XI.4.5.1) riporta i dati disponibili relativi ai 94 progetti CEF già approvati dalla Commissione Europea e regolamentati dal contratto di sovvenzione denominato “*Grant Agreement*” (GA) in cui sono presenti, a vario titolo, beneficiari italiani. Lo scopo del suddetto contratto, sottoscritto tra l’Agenzia INEA e i beneficiari, è di stabilire l’oggetto dell’Azione in termini di attività, sotto-attività, tempistiche e costi nonché le condizioni legali che i beneficiari e gli altri soggetti coinvolti sono chiamati ad accettare e a rispettare nell’ambito dell’azione stessa.

Per i progetti CEF 2014-2020, il contributo concesso ai beneficiari italiani ammonta a 1.587 milioni di euro, mentre il contributo incassato a fine aprile 2020 ammonta a 536 milioni di euro a fronte di costi sostenuti al 31/12/2019 per complessivi 1.575 milioni euro su un totale di investimenti attesi che superano i 4 miliardi di euro.

Alcuni progetti stanno registrando ritardi dovuti all’attuale emergenza Covid-19 i cui effetti di breve e medio termine ed eventuali misure di recupero potranno essere valutate solo a conclusione della fase critica (si veda box di approfondimento n.8).

**Box di approfondimento n. 8 - “Emergenza Covid-19 - Orientamento della Commissione sulle Azioni CEF”**

Nell’ambito della situazione di emergenza sanitaria ed economica causata dall’epidemia COVID-19 che ha colpito in modo significativo il settore dei trasporti, l’Italia, in una lettera congiunta con Germania, Francia e Spagna indirizzata alla Commissaria per i trasporti Adina Vălean, ha evidenziato che le scadenze per l'attuazione dei progetti nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa 2014-2020, nonché per l'uso dei fondi (al 31/12/2023), potrebbero essere impattate in modo realistico e concreto e dovrebbero pertanto essere prorogate in coerenza con la situazione, non appena si potranno valutare gli effetti a breve e medio termine della crisi. In tale circostanza, la Commissione europea ha già annunciato misure di flessibilità da applicare alle procedure e ai progetti cofinanziati dal CEF, in particolare per quelli che hanno subito ritardi a seguito di circostanze eccezionali. Tra le principali misure disponibili rientrano: incrementi dei tassi di prefinanziamento, accelerazione delle procedure di valutazione delle rendicontazioni e la possibilità di un prefinanziamento supplementare straordinario ai beneficiari più colpiti.

Approfondimenti analitici sui progetti co-finanziati e le Reti Transeuropee nazionali sono disponibili nella cartella allegata al Conto denominata “Approfondimenti Reti TEN-T”.

**Tab. XI.4.5.1 - Azioni CEF 2014-2020**(1) **- Aprile 2020**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Modalità: ERTMS2 / FERROVIARIA** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **a. ID** | **b. Codice Azione** | **c. Titolo Azione** | | **d. Data fine Azione** | | | **e. Costo Azione IT**  **(k€)3** | | | **f. Contributo comunitario assegnato IT (k€)4** | | **g. Costo totale Azione (k€)5** | | | **h. Contributo comunitario totale assegnato (k€)6** | | | | | **i. Totale contributo comunitario incassato IT al 30.04.2020 (k€)7** | | | **j. Contributo incassato rispetto al contributo assegnato IT(%)8** | | | | **k. Variazione contributo comunitario assegnato IT (k€)9** | | | | | | **l. Importo speso IT al 31/12/19 incluse le quote nazionali (k€)10** | | **m. Avanzamento %11** | |
| 1 | 2014-DE-TM-0299 -S12 | Supporto e coordinamento del corridoio merci ferroviario Reno –Alpi volto alla sostenibilità di lungo termine | | 31/12/18 | | | n.a. | | | n.a. | | 5.710 | | | 2.855 | | | | | n.a. | | | n.a. | | | | n.a. | | | | | | n.a. | | n.d. | |
| 2 | 2014-EU-TA-0131  -S13 | ERFLS: Sistema europeo di trasporto ferroviario merci sul Corridoio Reno - Alpi | | 30/11/18 | | | 505 | | | 252 | | 1.173 | | | 586 | | | | | 252 | | | 100 | | | | - | | | | | | 505 | | 100 | |
| 3 | 2014-EU-TM-0128  -S13 | ERTMS HIPPOPS – Studio per l’armonizza-zione dell’ERTMS e lo sviluppo di procedure internazionali per prodotti e sottosistemi | | 30/11/17 | | | 477 | | | 239 | | 1.060 | | | 530 | | | | | 239 | | | 100 | | | | 9 | | | | | | 477 | | 100 | |
| 4 | 2014-EU-TM-0186  -S | Tunnel di Base del Brennero - Studi | | 31/12/20 | | | 302.850 | | | 151.425 | | 605.700 | | | 302.850 | | | | | 77.877 | | | 51,4 | | | | - | | | | | | 170.839 | | 65 | |
| 5 | 2014-EU-TM-0190  -W | Tunnel di Base del Brennero - Lavori | | 31/12/20 | | | 1.098.300 | | | 439.320 | | 2.196.600 | | | 878.640 | | | | | 180.740 | | | 41,1 | | | | - | | | | | | 505.100 | | 60 | |
| 6 | 2014-EU-TM-0279  -S13 | ERTMS -Supporto all'implemen-tazione del Sistema ERTMS | | 31/12/17 | | | 1.309 | | | 654 | | 10.287 | | | 5.144 | | | | | 654 | | | 100 | | | | 53 | | | | | | 1.328 | | 100 | |
| 7 | 2014-EU-TM-0335  -S | Studi e attività riguardanti la valorizzazione dell'offerta sul Corridoio ferroviario merci RFC5 lungo il Corridoio Baltico-Adriatico | | 31/12/20 | | | 1.359 | | | 680 | | 2.910 | | | 1.455 | | | | | 324 | | | 47,6 | | | | 437 | | | | | | 656 | | 77 | |
| 8 | 2014-EU-TM-0401  -M | Nuova linea ferroviaria Torino-Lione - collegamento transfrontalie-ro - Tunnel di base del Moncenisio | | 31/12/22 | | | 1.062.601 | | | 449.335 | | 1.915.055 | | | 813.782 | | | | | 105.955 | | | 23,6 | | | | -1.926 | | | | | | 297.931 | | 46 | |
| 9 | 2014-IT-TM-0058 -W | ERTMS – Implementa-zione del sistema ERTMS su sezioni IT del CNC Reno – Alpi | | 31/12/20 | | | 27.382 | | | 13.691 | | 27.382 | | | 13.691 | | | | | 7.167 | | | 52,3 | | | | - | | | | | | 17.522 | | 53 | |
| 10 | 2014-IT-TM-0089  -S13 | Aggiornamen-to e rafforza-mento del Corridoio ferroviario merci RFC6 lungo il Corridoio MED ed estensione alla Croazia | | 31/12/18 | | | 2.460 | | | 1.230 | | 4.138 | | | 2.069 | | | | | 1.230 | | | 100,0 | | | | 10 | | | | | | 2.466 | | 100 | |
| 11 | 2014-IT-TM-0174  -S13 | MXP -AT Railink: Progettazione preliminare ed esecutiva del collegamento ferroviario dell’Aeroporto di Milano Malpensa T1-T2 con la linea ferroviaria Sempione, Milano | | 31/03/18 | | | 3.200 | | | 1.600 | | 3.200 | | | 1.600 | | | | | 1.600 | | | 100,0 | | | | - 466 | | | | | | 3.206 | | 98 | |
| 12 | 2014-IT-TM-0176  -M | Adeguamento tecnologico e sagoma della linea ferro-viaria Chiasso - Milano | | 31/12/20 | | | 135.786 | | | 40.904 | | 135.786 | | | 40.904 | | | | | 23.906 | | | 58,4 | | | | - | | | | | | 104.032 | | 77 | |
| 13 | 2015-IT-TM-0144  -S13 | Progettazione della connessione ferroviaria dell'aeroporto di Venezia | | 30/09/17 | | | 6.898 | | | 3.449 | | 6.898 | | | 3.449 | | | | | 3.449 | | | 100,0 | | | | - 551 | | | | | | 6.898 | | 100 | |
| 14 | 2015-IT-TM-0168 -W | ERTMS - Installazione ERTMS B3 lungo 512 Km dei Corridoi Mediterraneo, Scandinavo–Mediterraneo e Baltico–Adriatico in IT. | | 31/12/20 | | | 91.420 | | | 45.710 | | 91.420 | | | 45.710 | | | | | 3.698 | | | 8,1 | | | | - | | | | | | 3.185 | | 10 | |
| 15 | 2016-IT-TM-0244  -W | ERTMS -Implementazione del sistema ERTMS B3 di livello 2 nelle sezioni di Novara - Padova - Venezia Mestre e Milano -Tortona. | | 31/12/20 | | | 54.500 | | | 27.250 | | 54.500 | | | 27.250 | | | | | 2.621 | | | 9,6 | | | | - | | | | | | 3.868 | | 11 | |
| 16 | 2017-IT-TM-0003 -W | ERTMS onboard- Retrofitting di 41 locomotive E405 e 20 locomotive E412 con ETCS/ERTMS L2 Baseline 3 | | 30/06/23 | | | 12.301 | | | 6.151 | | 12.301 | | | 6.151 | | | | | 146 | | | 2,4 | | | | - | | | | | | 57 | | 0 | |
| 17 | 2018-EU-TM-0122 -W | I RAIL – Interoperabili-ty of the rail system with TAF TSI in TEN-T Corridors | | 31/12/22 | | | 3.941 | | | 1.576 | | 11.957 | | | 4.783 | | | | | 128 | | | 8,1 | | | | - | | | | | | 618 | | 20 | |
| 18 | 2018-IT-TM-0059 -W | ERTMS – Implementa-zione del sistema lungo la sezione Verona-Bologna del corridoio Scan-Med | | 31/12/23 | | | 18.938 | | | 9.469 | | 18.938 | | | 9.469 | | | | | 21 | | | 0,2 | | | | - | | | | | | - | | 1 | |
| 19 | 2019-EU-TA-0037 -W | ENTREPID - Partnership europea per la riduzione del rumore ferroviario | | 31/12/23 | | | n.a. | | | 384 | | n.a. | | | 2.083 | | | | | 154 | | | 40 | | | | - | | | | | | 98 | | 11 | |
| 20 | 2019-IT-TA-0033 -W | Riduzione delle emissioni sonore della flotta Polo Mercitalia | | 30/11/23 | | | n.a. | | | 1.906 | | n.a. | | | 1.906 | | | | | 762 | | | 40 | | | | - | | | | | | 107 | | 6 | |
| **Sub-totale modalità ERTMS2/FERROVIARIA** | | | | | | | **2.824.228** | | | **1.195.225** | | **5.105.015** | | | **2.164.906** | | | | | **410.925** | | | **34,4** | | | | **- 2.434** | | | | | | **1.118.896** | | **4014** | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Modalità: ITS15/STRADALE** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **a. ID** | **b. Codice Azione** | | **c. Titolo Azione** | | **d. Data fine Azione** | | **e. Costo Azione IT**  **(k€)3** | | | **f. Contributo comunitario assegnato IT (k€)4** | | **g. Costo totale Azione (k€)5** | | | **h. Contributo comunitario totale assegnato (k€)6** | | | | | **i. Totale contributo comunitario incassato IT al 30.04.2020 (k€)7** | | | | **j. Contributo incassato rispetto al contributo assegnato IT(%)8** | | | **k. Variazione contributo comunitario assegnato IT (k€)9** | | | | | | **l. Importo speso IT al 31/12/19 incluse le quote nazionali (k€)10** | | **m. Avanzamento %11** | |
| 1 | 2014-EU-TA-0582  -S13 | | I HeERO – Implementazio-ne del sistema di soccorso stradale di emergenza eCall ai sensi della Direttiva 2010/40/EU | | 31/03/18 | | 2.344 | | | 1.172 | | 26.329 | | | 13.165 | | | | | 1.057 | | | | 90,2 | | | - 181 | | | | | | 2.352 | | 100 | |
| 2 | 2014-EU-TM-0317  -S | | EU ITS Platform - Piattaforma Europea per l’implementa-zione e l'armonizzazio-ne dei servizi ITS | | 31/12/20 | | 2.002 | | | 1.001 | | 12.950 | | | 6.475 | | | | | 509 | | | | 50,9 | | | - | | | | | | 1.243 | | 62 | |
| 3 | 2014-EU-TM-0365  -W | | URSA MAJOR 2 Implemen-tazione dei servizi ITS per migliorare il traffico merci lungo i Corridoi Reno - Alpi e Scandinavo - Mediterraneo | | 31/12/20 | | 10.956 | | | 2.191 | | 92.281 | | | 18.456 | | | | | 629 | | | | 28,7 | | | - | | | | | | 7.951 | | 82 | |
| 4 | 2014-EU-TM-0563  -W | | CROCODILE 2- Implementa-zione di sistemi ITS per miglio-rare il traffico e il trasporto transfrontaliero nei Corridoi Baltico-Adria-tico, MED, Orient-Est-Med e Reno-Danubio | | 31/12/19 | | 3.490 | | | 698 | | 41.285 | | | 8.257 | | | | | 574 | | | | 82,2 | | | - | | | | | | 2.967 | | 100 | |
| 5 | 2014-EU-TM-0579  -M13 | | UNIT-E - sviluppo di 38 stazioni di ricarica elettriche veloci ed interoperabili per i servizi di mobilità intra-europei lungo l’asse UK-Genova di cui 5 in Italia. | | 30/06/18 | | 731 | | | 342 | | 3.447 | | | 1.733 | | | | | 354 | | | | 103,4 | | | - 2 | | | | | | 743 | | 100 | |
| 6 | 2014-EU-TM-0588  -W | | MedTIS II - Implementazio-ne dei servizi ITS per la gestione del traffico lungo il Corridoio Mediterraneo | | 31/12/18 | | 27.305 | | | 5.461 | | 52.517 | | | 10.503 | | | | | 3.528 | | | | 64,6 | | | - 58 | | | | | | 18.618 | | 100 | |
| 7 | 2014-EU-TM-0630  -S | | Connect2LNG -Studio con azione pilota per una rete di rifornimento GNL (5 stazioni) per trasporto merci su strada di medio-lungo raggio. | | 31/12/20 | | 875 | | | 438 | | 9.093 | | | 4.546 | | | | | - | | | | 0,0 | | | - | | | | | | 445 | | 45 | |
| 8 | 2015-EU-TM-0316  -S | | MEHRLIN - Studio di modelli per l'infrastruttura di ricarica ad idrogeno | | 31/12/20 | | 1.725 | | | 863 | | 11.019 | | | 5.510 | | | | | 57 | | | | 6,6 | | | - | | | | | | 25 | | 42 | |
| 9 | 2015-EU-TM-0415  -S | | EVA + Studi preparatori con implementazio-ne pilota di 200 stazioni di rica-rica elettrica multistandard in IT e in AT di cui 180 in Italia | | 31/08/19 | | 6.731 | | | 3.366 | | 8.473 | | | 4.237 | | | | | 2.545 | | | | 75,6 | | | - | | | | | | 7.665 | | 100 | |
| 10 | 2015-EU-TM-0422  -S12 | | LNG-Motion: rifornimento di camion con GLN/GNC lungo la rete centrale | | 31/12/20 | | n.a. | | | n.a. | | 55.530 | | | 27.765 | | | | | n.a. | | | | n.a. | | | n.a. | | | | | | n.a. | | | n.d. |
| 11 | 2016-EU-TM-0044  -M | | URSA MAJOR NEO – Imple-mentazione dei servizi ITS per migliorare il traffico merci lungo i Corridoi Reno - Alpi e Scandinavo - Mediterraneo | | 31/12/20 | | 42.986 | | | 8.774 | | 149.462 | | | 32.129 | | | | | 1.160 | | | | 13,2 | | | - | | | | | | 8.973 | | | 21 |
| 12 | 2016-EU-TM-0121  -W12 | | Mobilità elettrica ad alta velocità diffusa per l'Europa | | 31/12/20 | | n.a. | | | n.a. | | 50.840 | | | 10.168 | | | | | n.a. | | | | n.a. | | | n.a. | | | | | | n.a. | | | n.d. |
| 13 | 2016-EU-TM-0163  -W | | CROCODILE 3- Implemen-tazione di sistemi ITS per migliorare il traffico e il trasporto trans-frontaliero nei Corridoi Baltico-Adria-tico, Mediter-raneo e Orient-Est-Med | | 31/12/20 | | 2.155 | | | 431 | | 13.755 | | | 2.751 | | | | | - | | | | - | | | - | | | | | | 1.375 | | | 45 |
| 14 | 2016-EU-TM-0275  -W | | MedTIS III – Implementazio-ne dei servizi ITS per la sicurezza stradale e la gestione del traffico sul Corridoio Mediterraneo | | 31/12/20 | | 24.536 | | | 4.907 | | 70.526 | | | 14.105 | | | | | 1.375 | | | | 28,0 | | | - | | | | | | 18.722 | | | 74 |
| 15 | 2016-EU-TM-0327  -S16 | | CONCORDA - Elaborazione e validazione di soluzioni per veicoli ibridi e infrastrutture digitali | | 30/06/20 | | 950 | | | 475 | | 20.000 | | | 10.000 | | | | | n.d. | | | | n.d. | | | - 37 | | | | | | n.d. | | | n.d. |
| 16 | 2016-EU-TM-0337  -S | | E-VIA - FLEX-E-mobility- Realizzazione di 14 stazioni di ricarica elettrica multistandard ultra veloci in AT, ES, FR, IT (di cui 8 in Italia) | | 31/03/21 | | 3.365 | | | 1.683 | | 6.690 | | | 3.345 | | | | | 260 | | | | 15,4 | | | - | | | | | | 228 | | | 22 |
| 17 | 2016-IT-TM-0024  -S | | ROME URBAN NODE –  Miglioramento del trasporto pubblico e rimozione dei colli di bottiglia lungo la circon-vallazione del nodo urbano di Roma | | 31/03/20 | | 2.400 | | | 1.200 | | 2.400 | | | 1.200 | | | | | 473 | | | | 39,4 | | | **-** | | | | | | 1.633 | | | 77 |
| 18 | 2016-IT-TM-0052  -S | | C-ROADS ITALY –  Sistemi ITS cooperativi (C-ITS) per la comunicazione tra infrastrut-tura e veicolo, platooning e guida autonoma basata su tecno-logie V2X. | | 31/12/20 | | 20.864 | | | 10.432 | | 20.864 | | | 10.432 | | | | | 4.354 | | | | 41,7 | | | - | | | | | | 10.471 | | | 72 |
| 19 | 2017-DE-TM-0064  -W12 | | EUROP-E -Rete paneuropea di 340 stazioni di ricarica ad alta potenza (Ultra-Charging) (fino a 350 kW) in 13 Stati membri dell'UE lungo i Corridoi della rete centrale (di cui 23 in Italia) | | 31/12/21 | | n.a. | | | n.a. | | 195.527 | | | 39.105 | | | | | n.a. | | | | n.a. | | | n.a. | | | | | | n.a. | | | n.d. |
| 20 | 2017-EU-TM-0065  -W | | CENTRAL EUROPEAN ULTRA CHARGING - Realizzazione di una rete di 118 stazioni di ricarica ultra-veloci in AT, CZ, HU, SK, IT, RO e BL (di cui 38 in Italia) | | 31/05/21 | | 19.785 | | | 3.957 | | 61.738 | | | 12.348 | | | | | - | | | | 0,0 | | | - | | | | | | 42 | | | 8 |
| 21 | 2017-EU-TM-0165  -W12 | | MULTI-E: Iniziative multiple di trasporto urbano e di lunga distanza - stazioni di ricarica Elet-trica e GNC -Gas Naturale Compresso | | 31/12/23 | | n.a. | | | n.a. | | 64.532 | | | 12.906 | | | | | n.a. | | | | n.a. | | | n.a. | | | | | | n.a. | | | n.d. |
| 22 | 2017-FR-TM-0034  -W12 | | BLUE STATION NETWORK - realizzazione di 15 stazioni multi-fuel innovative in Francia (11), Italia (2), UK (2) | | 31/12/20 | | n.a. | | | n.a. | | 27.275 | | | 5.455 | | | | | n.a. | | | | n.a. | | | n.a. | | | | | | n.a. | | | n.d. |
| 23 | 2017-IT-TM-0106  -W | | CRE8 Realizzazione di una rete di 32 stazioni di rica-rica GNC, 5 GNL e 31 sta-zioni elettriche fast charging lungo la rete Italiana TEN-T | | 31/12/22 | | 15.272 | | | 3.054 | | 15.272 | | | 3.054 | | | | | - | | | | 0,0 | | | - | | | | | | 2.247 | | | 15 |
| 24 | 2017-IT-TM-0110  -W | | AMBRA-E Elettrificazione d'Europa - Rete di 3.169 sta-zioni di ricarica elettrica nor-mali, veloci e ultraveloci in IT, RO e ES (1.783 in Italia) | | 31/12/22 | | 70.755 | | | 14.151 | | 70.755 | | | 14.151 | | | | | - | | | | 0,0 | | | - | | | | | | 5.682 | | 18 | |
| 25 | 2017-IT-TM-0113 -W | | SNAM4Mobility Rete di 9 stazioni di ricarica GNL/GNC nell’arco di 5 anni | | 31/12/23 | | 6.922 | | | 1.372 | | 6.922 | | | 1.372 | | | | | 76 | | | | 5,5 | | | - | | | | | | 1.637 | | 24 | |
| 26 | 2018-EU-TM-0019  -S | | SLAIN – Salvare vite migliorando la sicurezza della rete transeuropea del trasporto stradale | | 31/03/21 | | 390 | | | 195 | | 1.871 | | | 935 | | | | | 78 | | | | 40,0 | | | - | | | | | | 78 | | 32 | |
| 27 | 2018-EU-TM-0079  -S | | SAFe – Defi-nizione degli standard e le specifiche per consentire lo sviluppo di siste-mi after market per l’eCall | | 31/12/20 | | 548 | | | 274 | | 5.387 | | | 2.694 | | | | | 47 | | | | 17,1 | | | - | | | | | | 214 | | 37 | |
| 28 | 2018-IT-TM-0013  -S | | C-ROADS ITALY 2  Implementazione di sistemi intel-ligenti di traspor-to cooperativi (C-ITS) nelle situazioni di traffico | | 31/12/23 | | 13.740 | | | 6.870 | | 13.740 | | | 6.870 | | | | | 960 | | | | 14,0 | | | - | | | | | | 1.426 | | 10 | |
| **Sub-totale modalità ITS15/ STRADALE** | | | | | | | **280.825** | | | **73.305** | | **1.110.478** | | | **283.668** | | | | | **18.035** | | | | **24,6** | | | **-278** | | | | | | **94.736** | | **3414** | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Modalità: VTMIS17/PORTUALE/AdM1**8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **a. ID** | **b. Codice Azione** | | **c. Titolo Azione** | | **d. Data fine Azione** | | **e. Costo Azione IT**  **(k€)3** | | **f. Contributo comunitario assegnato IT (k€)4** | | | | **g. Costo totale Azione (k€)5** | | | | **h. Contributo comunitario totale assegnato (k€)6** | | | | **i. Totale contributo comunitario incassato IT al 30.04.2020 (k€)7** | | | | **j. Contributo incassato rispetto al contributo assegnato IT(%)8** | | | | **k. Variazione contributo comunitario assegnato IT (k€)9** | | | **l. Importo speso IT al 31/12/19 incluse le quote nazionali (k€)10** | | | **m. Avanzamento %11** | |
| 1 | 2014-EU-TM-0206  -S | | STM (System Traffic Management) Validation Project -  Test a larga scala nel Mediterraneo e nel Nord Europa del sistema di gestione del traffico marittimo. | | 31/12/18 | | 9.080 | | 4.540 | | | | 42.977 | | | | 21.489 | | | | 2.068 | | | | 45,6 | | | | - | | | 7.940 | | | 87 | |
| 2 | 2014-EU-TM-0343  -M | | NAPA4CORE-Miglioramento collegamenti marittimi, accessibilità e connessioni con l’l'hinterland dei porti del Nord Adriatico | | 31/12/20 | | 79.357 | | 15.871 | | | | 109.800 | | | | 21.960 | | | | 12.844 | | | | 80,9 | | | | 1 | | | 66.097 | | | 76 | |
| 3 | 2014-EU-TM-0531  -S | | FRESH FOOD CORRIDOR –Implementazio-ne di un servizio per rendere efficiente, sostenibile e sicuro il tra-sporto di prodotti agro-alimentari freschi tra Israele e l’EU | | 31/07/18 | | 1.519 | | 760 | | | | 20.112 | | | | 10.056 | | | | 564 | | | | 72,4 | | | | -283 | | | 1.417 | | | 70 | |
| 4 | 2014-EU-TM-0544  -S | | MED-ATLANTIC ECOBONUS- Schema di incentivi a supporto del trasporto intermodale sulle Autostrade del Mare. | | 31/12/18 | | 360 | | 180 | | | | 1.544 | | | | 772 | | | | 84 | | | | 46,6 | | | | - | | | 360 | | | 100 | |
| 5 | 2014-EU-TM-0673  -S | | POSEIDON MED II- Sviluppo di soluzioni sostenibili per GNL (terminal, navi e Sistema prezzi) | | 31/12/20 | | 19.610 | | 9.805 | | | | 53.279 | | | | 26.640 | | | | 59 | | | | 3,9 | | | | - | | | 6.193 | | | 69 | |
| 6 | 2014-EU-TM-0698  -M | | GAINN4MOS - Soluzioni sostenibili per l'adozione di carburanti alternativi (GNL) nel settore portuale | | 30/09/19 | | 10.029 | | 5.014 | | | | 28.634 | | | | 11.668 | | | | 3.259 | | | | 65,0 | | | | 42 | | | 7.635 | | | n.d. | |
| 7 | 2014-IT-TM-0276  -W | | INES - Implementazione di soluzioni ambientali innovative nel porto di Genova (gestione area rifiuti ed elettrificazione banchine) | | 30/06/21 | | 12.100 | | 2.434 | | | | 12.100 | | | | 2.434 | | | | 774 | | | | 31,8 | | | | -2.218 | | | 2.773 | | | 22 | |
| 8 | 2014-IT-TM-0450  -S | | GAINN4CORE- studi ed azioni pilota per l'implementazione di terminal di approvvigio-namento, stoccaggio e bunkeraggio GNL. | | 30/09/19 | | 7.107 | | 3.553 | | | | 7.107 | | | | 3.553 | | | | 3.004 | | | | 84,5 | | | | -8.888 | | | 2.197 | | | 83 | |
| 9 | 2015-EU-TM-0108  -S | | PICASSO-Studio e testing di azioni ICT con riferimento alla sicurezza a bordo nave ed in porto. | | 30/06/18 | | 528 | | 264 | | | | 3.849 | | | | 1.924 | | | | 263 | | | | 99,8 | | | | - | | | 356 | | | 100 | |
| 10 | 2015-EU-TM-0310  -M | | ADRI-UP Miglioramento dei servizi AdM nell'Adriatico | | 20/12/20 | | 11.405 | | 3.735 | | | | 22.725 | | | | 7.131 | | | | 972 | | | | 26,0 | | | | - | | | 3031 | | | 22 | |
| 11 | 2016-EU-TM-0342  -M | | MoS Venezia-Patrasso: Sviluppo e riqualificazione del collega-mento AdM Est-Med Italia-Grecia | | 31/03/21 | | 9.157 | | 2.564 | | | | 10.047 | | | | 2.831 | | | | 311 | | | | 12,1 | | | | - | | | 3.236 | | | 33 | |
| 12 | 2017-EU-TM-0037  -W | | BClink: MoS for the future: Miglioramento del collegamento tramite AdM tra Civitavecchia e Barcellona. | | 31/12/21 | | 7.383 | | 2.200 | | | | 21.543 | | | | 4.339 | | | | 833 | | | | 37,9 | | | | - | | | 145 | | | 1 | |
| 13 | 2017-IT-TM-0044  -W | | Ravenna Port Hub: lavori di miglioramento infrastrutturale nel Porto di Ravenna. | | 31/12/23 | | 186.885 | | 37.377 | | | | 186.885 | | | | 37.377 | | | | 184 | | | | 0,5 | | | | - | | | 80 | | | 0 | |
| 14 | 2017-IT-TM-0092  -W | | TriesteRailPort - Lavori di miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria nel porto di Trieste | | 31/12/23 | | 32.700 | | 6.540 | | | | 32.700 | | | | 6.540 | | | | 5 | | | | 0,1 | | | | - | | | 56 | | | 0 | |
| 15 | 2018-EU-TM-0117 -S | | GREEN CPORTS - Identificazione di soluzioni intelligenti ed innovative per la sostenibilità ambientale nei porti | | 29/12/23 | | 618 | | 309 | | | | 7.176 | | | | 3.578 | | | | 58 | | | | 18,8 | | | | - | | | 21 | | | 7 | |
| 16 | 2018-IT-TM-0106  -S | | SMART-C - Scalo MArotti viRTual Corridor: gestione dei flussi di veicoli relativi al traffico dei traghetti all'interno delle strutture portuali e delle aree circostanti | | 31/01/21 | | 1.084 | | 542 | | | | 1.084 | | | | 542 | | | | 213 | | | | 39,3 | | | | - | | | 220 | | | 50 | |
| 17 | 2019-IT-TA-0034  -M | | Fast Track to the Sea - Progettazione ed esecuzione dei lavori dei collegamenti di ultimo miglio ferroviari del porto di Civitavecchia | | 30/06/23 | | 18.461 | | 3.868 | | | | 18.461 | | | | 3.868 | | | | 1.547 | | | | 40,0 | | | | - | | | 69 | | | 2 | |
| 18 | 2019-IT-TA- 0069  -W | | Progetto MARBLE- Collegamento ferroviario e stradale del porto di Marina di Carrara con l'interland | | 31/03/22 | | 11.313 | | 2.263 | | | | 11.313 | | | | 2.263 | | | | 905 | | | | 40,0 | | | | - | | | - | | | 0 | |
| **Sub-totale modalità**  **VTMIS17 /PORTUALE/AdM**18 | | | | | | | **418.693** | | **101.818** | | | | **591.334** | | | **168.963** | | | | | **27.958** | | | | **27,5** | | | | **-11.346** | | | **101.828** | | | **2414** | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Modalità: RIS19/NAVIGAZIONE INTERNA** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **a. ID** | **b. Codice Azione** | **c. Titolo Azione** | | | | **d. Data fine Azione** | | **e. Costo Azione IT**  **(k€)3** | | | **f. Contributo comunitario assegnato IT (k€)4** | | | **g. Costo totale Azione (k€)5** | | | | | **h. Contributo comunitario totale assegnato (k€)6** | | | **i. Totale contributo comunitario incassato IT al 30.04.2020 (k€)7** | | | | **j. Contributo incassato rispetto al contributo assegnato IT(%)8** | | **k. Variazione contributo comunitario assegnato IT (k€)9** | | | **l. Importo speso IT al 31/12/19 incluse le quote nazionali (k€)10** | | | **m. Avanzamento %11** | | |
| 1 | 2014-IT-TM-0319  -S13 | RIS II: Studio per il miglioramento degli standard e delle interconnessioni dei sistemi nazionali del RIS | | | | 30/06/18 | | 2.377 | | | 1.189 | | | 2.377 | | | | | 1.189 | | | 1.189 | | | | 100,0 | | - 6 | | | 2.382 | | | 100 | | |
| 2 | 2014-IT-TM-0543  -W | INIWAS: Miglioramento del Sistema Idroviario del Nord Italia. | | | | 31/12/20 | | 41.929 | | | 8.386 | | | 41.929 | | | | | 8.386 | | | 7.029 | | | | 83,8 | | -897 | | | 38.073 | | | 91 | | |
| **Subtotale modalità**  **RIS19/NAVIGAZIONE INTERNA** | | | | | | | | **44.306** | | | **9.574** | | | **44.306** | | | | | **9.574** | | | **8.218** | | | | **85,8** | | **-903** | | | **40.456** | | | **9114** | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Modalità: ATM20/NAVIGAZIONE AEREA** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **a. ID** | **b. Codice Azione** | | **c. Titolo Azione** | | **d. Data fine Azione** | | **e. Costo Azione IT**  **(k€)3** | | **f. Contributo comunitario assegnato IT (k€)4** | | | | **g. Costo totale Azione (k€)5** | | | | | **h. Contributo comunitario totale assegnato (k€)6** | | | | **i. Totale contributo comunitario incassato IT al 30.04.2020 (k€)7** | | | | **j. Contributo incassato rispetto al contributo assegnato IT(%)8** | | | **k. Variazione contributo comunitario assegnato IT (k€)9** | | | **l. Importo speso IT al 31/12/19 incluse le quote nazionali (k€)10** | | | **m. Avanzamento %11** | |
| 1 | 2014-EU-TM-0136  -M | | SESAR – DP implementation call CEF 2014 / SESAR FPA framework - Programma di sviluppo del sistema di gestione del traffico aereo per il Cielo Unico | | 31/12/20 | | 76.723 | | 38.362 | | | | 586.107 | | | | | 289.733 | | | | 28.496 | | | | 74,3 | | | - 638 | | | 65.614 | | | 89 | |
| 2 | 2015-EU-TM-0193  -M | | SESAR - Programma di sviluppo del sistema di gestione del traffico aereo per il Cielo Unico Europeo-Cluster 1 | | 31/12/19 | | 43.837 | | 21.919 | | | | 242.210 | | | | | 99.643 | | | | 10.379 | | | | 47,4 | | | 14 | | | 27.768 | | | 95 | |
| 3 | 2015-EU-TM-0196  -M | | SESAR - Programma di sviluppo del sistema di gestione del traffico aereo per il Cielo Unico Europeo-Cluster 2 | | 31/12/21 | | 29.088 | | 8.026 | | | | 766.392 | | | | | 334.870 | | | | 55 | | | | 0,7 | | | 112 | | | 2.774 | | | 63 | |
| 4 | 2015-EU-TM-0197  -M | | SESAR - Programma di sviluppo del sistema di gestione del traffico aereo per il Cielo Unico Europeo-Cluster 3. | | 31/12/20 | | 12 | | 6 | | | | 58.405 | | | | | 47.660 | | | | 1 | | | | 20,8 | | | 6 | | | 18 | | | 85 | |
| 5 | 2016-EU-TM-0117  -M | | SESAR – Implementazio-ne del programma di sviluppo del progetto per la gestione del traffico aereo (ATM)  Cluster 1 | | 31/12/20 | | 98.817 | | 42.504 | | | | 628.791 | | | | | 259.502 | | | | 12.444 | | | | 29,3 | | | -399 | | | 58.555 | | | 68 | |
| 6 | 2016-EU-TM-0155  -S | | Sviluppo di applicazioni SBAS Cat 1 su Airbus A320 | | 31/12/20 | | 229 | | 111 | | | | 10.679 | | | | | 3.147 | | | | 27 | | | | 24,0 | | | - | | | 230 | | | 65 | |
| 7 | 2016-EU-TMC-0113  -M | | SESAR – Implementazio-ne del progr. di sviluppo del progetto per la gestione del traffico aereo Cluster 2 - Cohesion | | 31/12/20 | | 3 | | 2 | | | | 9.419 | | | | | 7.973 | | | | - | | | | 0,0 | | | - | | | 3 | | | 67 | |
| 8 | 2017-EU-TM-0076  -M | | SESAR – Implementazio-  ne del prog. di sviluppo del progetto per la gestione del traffico aereo (ATM) 2017 | | 31/12/23 | | 63.262 | | 31.631 | | | | 457.645 | | | | | 228.157 | | | | 8.000 | | | | 25,3 | | | - | | | 17.408 | | | 42 | |
| 9 | (2018) SJU/LC/0340-CTR | | DIODE - (D-Flight Internet of Drones Environment) Dimostrazione dell'efficacia dei servizi U-Space (U1 - foundation, U2 - initial, U3 – advance services) nell'assicurare un livello di sicurezza adeguato per operazioni con molteplici droni nella stessa area. | | 31/03/20 | | 3.957 | | 1.978 | | | | 3.957 | | | | | 1.978 | | | | 495 | | | | 25,0 | | | - | | | 1.619 | | | 100 | |
| **Sub-totale modalità ATM20/NAVIGAZIONE AEREA** | | | | | | | **315.928** | | **144.538** | | | | **2.763.605** | | | | | **1.272.663** | | | | **59.896** | | | | **41,4** | | | **-904** | | | **173.990** | | | **5514** | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Modalità: MULTI-MODALE** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **a. ID** | **b. Codice Azione** | | **c. Titolo Azione** | | **d. Data fine Azione** | | **e. Costo Azione IT**  **(k€)3** | | **f. Contributo comunitario assegnato IT (k€)4** | | | | **g. Costo totale Azione (k€)5** | | | | | **h. Contributo comunitario totale assegnato (k€)6** | | | | **i. Totale contributo comunitario incassato IT al 30.04.2020 (k€)7** | | | | **j. Contributo incassato rispetto al contributo assegnato IT(%)8** | | | | **k. Variazione contributo comunitario assegnato IT (k€)9** | | | **l. Importo speso IT al 31/12/19 incluse le quote nazionali (k€)10** | | **m. Avanzamento %11** | |
| 1 | 2014-EU-TM-0686  -S13 | E-IMPACT - Implementazione di un Corridoio logistico digitalizzato | | | 30/06/18 | | 1.350 | | 675 | | | | 3.900 | | | | | 1.950 | | | | 59 | | | | 48,9 | | | | - | | | 190 | | 100 | |
| 2 | 2014-IT-TM-0591  -M | Miglioramento dell'efficienza del nuovo terminal container dell'Interporto di Padova | | | 31/12/19 | | 16.242 | | 3.248 | | | | 16.242 | | | | | 3.248 | | | | 2.599 | | | | 80,0 | | | | - | | | 20.643 | | 100 | |
| 3 | 2015-EU-TM-0028  -S | RAISE-IT - Catena di tra-sporto integrato lungo il corridoio Reno-Alpi | | | 31/12/19 | | 578 | | 289 | | | | 1.673 | | | | | 836 | | | | 165 | | | | 57,1 | | | | - | | | 580 | | 100 | |
| 4 | 2015-IT-TM-0247  -M | Miglioramento dell'Interporto di Padova - Fase 2: misure ancillari e sistemi ICT per ottimizzare le operazioni nei terminal, accessibilità ed interconnessione | | | 31/12/20 | | 5.936 | | 1.352 | | | | 5.936 | | | | | 1.352 | | | | 1.082 | | | | 80,0 | | | | - | | | 4.595 | | 95 | |
| 5 | 2015-IT-TM-0312  -M | VAMP-UP – Ottimizzazione e miglioramento delle connessioni intermodali dell'Interporto di Vado | | | 31/10/20 | | 10.406 | | 1.658 | | | | 10.406 | | | | | 1.658 | | | | 1.385 | | | | 83,5 | | | | -157 | | | 10.289 | | 98 | |
| 6 | 2016-EU-TA-0185  -S | Sviluppo di un di un software armonizzato per dati ferroviari real-time e dati ETA (*Estimated Time of Arrival*) lungo il Corridoio Reno -Alpi | | | 31/12/19 | | 457 | | 229 | | | | 2.858 | | | | | 1.429 | | | | 93 | | | | 40,5 | | | | -3 | | | 458 | | 100 | |
| 7 | 2016-IT-TM-0284  -S | GAINN4MED -Lavori infrastrutturali nell'interporto di Padova, stazioni per il rifornimento stradale di GNL lungo i Corridoi SCAN-MED e MED. | | | 30/09/20 | | 9.300 | | 4.650 | | | | 9.300 | | | | | 4.650 | | | | 2.216 | | | | 47,7 | | | | -1.428 | | | 3.839 | | 50 | |
| 8 | 2017-EU-TM-0062  -W | GAINN4MID-Realizzazione di 4 stazioni di rifornimento GNL/GNC in IT,1 terminal multimodale GNL e 1 bunker GNL per il rifornimento navi. | | | 31/08/20 | | 5.170 | | 958 | | | | 31.870 | | | | | 6.165 | | | | 310 | | | | 32,3 | | | | - | | | 312 | | 35 | |
| 9 | 2017-IT-TM-0066  -W | GAINN4SEA - Implementazione di due nuove strutture multimodali per lo stoccaggio di GNL nei porti di Venezia e Livorno. | | | 30/04/22 | | 77.729 | | 14.331 | | | | 77.729 | | | | | 14.331 | | | | 39 | | | | 0,3 | | | | - | | | 104 | | n.d. | |
| 10 | 2017-IT-TM-0154  -W | VENICE LNG -Impianto multimodale di combustibile alternativo GNL nell'area di Venezia | | | 30/09/22 | | 60.718 | | 12.144 | | | | 60.718 | | | | | 12.144 | | | | 54 | | | | 0,4 | | | | - | | | 211 | | 4 | |
| 11 | 2018-EU-TM-0077 -S | FENIX - Rete europea federata di scambio di informazioni della logistica | | | 31/03/22 | | 20.747 | | 10.374 | | | | 60.863 | | | | | 30.307 | | | | - | | | | 0,0 | | | | - | | | 1.769 | | 15 | |
| 12 | 2018-EU-TM-0119 -S | FEDeRATED- Fattibilità e validazione di una rete federativa di piattaforme per lo scambio e la condivisione di dati B2A (*business to anyone*) e B2B (business to business) tra operatori dei trasporti e della logistica, lungo i corridoi della Rete TEN-T. | | | 29/12/23 | | 3.370 | | 1.685 | | | | 25.302 | | | | | 12.651 | | | | 116 | | | | 6,9 | | | | - | | | 417 | | 10 | |
| 13 | 2018-IT-TM-0032 -S | InGE - Realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario tra l’aeroporto di Genova e l'area della collina Erzelli attraverso l'individuazione di soluzioni ICT innovative. | | | 31/12/21 | | 1.402 | | 701 | | | | 1.402 | | | | | 701 | | | | 280 | | | | 40,0 | | | | - | | | 118 | | 10 | |
| 14 | 2018-IT-TM-0045 -S | INTERFACE- Ammoderna-mento delle aree del porto commerciale di Palermo dedicate al traffico Ro-Ro e dell'interfaccia porto-città. | | | 31/12/20 | | 1.485 | | 742 | | | | 1.485 | | | | | 742 | | | | 297 | | | | 40,0 | | | | - | | | 305 | | 21 | |
| 15 | 2018-IT-TM-0057 -S | Veneto Region coordinated initiative enhancing Core intermodal nodes - Iniziativa coordinata per il potenziamento dei nodi intermodali di base della regione Veneto (VR-PD-VE) | | | 31/10/21 | | 4.033 | | 2.016 | | | | 4.033 | | | | | 2.016 | | | | 456 | | | | 22,6 | | | | - | | | 228 | | 13 | |
| 16 | 2018-IT-TM-0118 -S | Progettazione di un nuovo terminal ferroviario intermodale e una banchina lungo il fiume Po dell’idrovia Padano-Veneta con l’intento di rafforzare il nodo Core di Cremona. | | | 30/06/21 | | 3.300 | | 1.650 | | | | 3.300 | | | | | 1.650 | | | | 560 | | | | 33,9 | | | | - | | | 277 | | 17 | |
| 17 | 2018-IT-TM-0134 -S | E-BRIDGE- Misure tese ad accelerare lo sviluppo infrastrutturale del porto di Genova e delle relative aree logistiche mediante l'implementa-zione di una piattaforma ICT denominata E-Bridge | | | 31/10/21 | | 12.185 | | 6.093 | | | | 12.185 | | | | | 6.093 | | | | 1.341 | | | | 22,0 | | | | - | | | 930 | | 8 | |
| **Sub-totale modalità MULTIMODALE** | | | | | | | **234.408** | | **62.795** | | | | **329.202** | | | | | **101.924** | | | | **11.050** | | | | **17,6** | | | | **-1.587** | | | **45.264** | | **1914** | |
| **94** | **TOTALE AZIONI**  **CEF 2014-2020** | | | | | | **4.118.389** | | **1.587.256** | | | | **9.943.941** | | | | | **4.001.699** | | | | **536.080** | | | | **33,8** | | | | **-17.452** | | | **1.575.170** | | **3814** | |

Note:

1. Lista di 94 Azioni, con contratto di sovvenzione *Grant Agreement* sottoscritto, relative al Programma CEF 2014-2020. Dati aggiornati ad Aprile 2020. Gli importi sono approssimati ed espressi in migliaia di euro (k€).

2. ERTMS: *European Rail Traffic Management System*.

3. L’importo corrisponde al costo totale dell’Azione presente nel *Grant Agreement* vigente o definitivamente riconosciuto dall’INEA alla chiusura dell’Azione, relativo ai soli beneficiari italiani.

4. L’importo corrisponde al contributo comunitario assegnato all’Azione, mediante *Grant Agreement* vigente o definitivamente riconosciuto dall’INEA alla chiusura dell’Azione, relativo ai soli beneficiari italiani.

5. L’importo corrisponde al costo totale dell’Azione presente nel *Grant Agreement* vigente o definitivamente riconosciuto dall’INEA alla chiusura dell’Azione, relativo a tutti i beneficiari nazionali e, se presenti, internazionali.

6. L’importo corrisponde al contributo comunitario assegnato all’Azione, mediante *Grant Agreement* vigente o definitivamente riconosciuto dall’INEA alla chiusura dell’Azione, relativo a tutti i beneficiari nazionali e, se presenti, internazionali.

7. L’importo corrisponde al contributo comunitario incassato al 30.04.2020 relativo ai soli beneficiari italiani. Un importo maggiore rispetto al contributo comunitario assegnato IT (f) può dipendere da accordi interni al Partenariato del progetto.

8. Rapporto percentuale del contributo comunitario incassato (i) rispetto al contributo comunitario assegnato all’Azione (f), relativo ai soli beneficiari italiani (j=i/f). Un valore superiore al 100% può dipendere da accordi interni al Partenariato del progetto.

9. La variazione del contributo comunitario, se presente, è calcolata come differenza tra il contributo comunitario assegnato mediante *Grant Agreement* vigente (GA originario o *Amendment* al GA originario) o definitivamente riconosciuto dall’INEA alla chiusura dell’Azione, ed il contributo comunitario assegnato mediante Grant Agreement originario.

10. L’importo speso si riferisce ai costi dichiarati dai soli beneficiari italiani sino al 31.12.2019. Il dato è tratto dall’ultimo rapporto di avanzamento (*Action Status Report* 2020– ASR2020) o dal rapporto finale (*Final Report*) sottomesso all’INEA; se non disponibile, esso è fornito dai beneficiari stessi.

11. L’avanzamento percentuale si riferisce all’intera Azione. Il dato è tratto dall’ultimo rapporto di avanzamento (*Action Status Report* 2020– ASR2020) o dal rapporto finale (*Final Report*) sottomesso all’INEA; se non disponibile, esso è fornito dai beneficiari stessi. La metodologia di calcolo dell’avanzamento è stata modificata rispetto al 2019.

12. Azioni con attività sul territorio italiano svolte da beneficiari stranieri. Dati tratti da sito web INEA.

13. Azione chiusa con costi eleggibili riconosciuti ufficialmente dall’INEA.

14. L’avanzamento percentuale si riferisce al rapporto tra l’importo speso IT (l) ed il costo totale dell’Azione IT (e).

15. ITS: *Intelligent Transport System*.

16. Azioni con attività su territorio straniero svolte da beneficiari italiani. Dati tratti da sito web INEA.

17. VTMIS: *Vessel Traffic Monitoring and Information System*.

18. AdM: Autostrade del Mare.

19. RIS: *River Information System.*

20. ATM: *Air Traffic Management*

n.d.: dato non disponibile.

n.a.: dato non applicabile.

*Fonte:* Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

1. () Capitolo redatto dalla Divisione IV - Reti e Corridoi Transeuropei - Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa. Si ringraziano il Direttore Generale Dott.ssa Bernadette Veca, l’Ing. Federica Polce, l’Ing. Angela Schieda, il Geom. Claudio Di Lelio, la Dott.ssa Delia Macor, la Rag. Silvia Fasciolo, la Rag. Roberta D’Amicone, la Dott.ssa Arianna Norcini Pala, il Dott. Roberto Mencarelli, la Dott.ssa Manuela Bistolfi e la Dott.ssa Concetta Formicola. [↑](#footnote-ref-2)
2. () Cfr.: Capo II e Capo III del Reg. (UE) n. 1315/2013, rispettivamente per la rete *Comprehensiv*e e *Core*. [↑](#footnote-ref-3)
3. () Il riesame della rete centrale da parte della Commissione Europea è previsto entro il 2023 (ai sensi dell’Art. 54 Reg. 1315/2013). La Commissione Europea ha deciso di anticipare tale revisione al 2021. [↑](#footnote-ref-4)
4. () 2017 Eurostat data for GDP at current market prices by NUTS 2 regions of the EU, located along the corridor, excluding Switzerland [↑](#footnote-ref-5)
5. () Fonte sito MISE (<https://www.mise.gov.it/index.php/it/per-i-media/notizie/2039474-italia-cina-di-maio-firma-tre-memorandum-d-intesa-su-belt-and-road-initiative-e-commerce-e-startup>) [↑](#footnote-ref-6)
6. Per il finanziamento delle proposte è stata attivata la clausola di flessibilità prevista dal Piano di Lavoro Multi-Annuale che consentiva di incrementare di un importo pari a 115 milioni di euro la cifra stanziata per il bando. [↑](#footnote-ref-7)