



Workshop

“Le opportunità di finanziamento per il sistema portuale e logistico italiano”

Il processo di implementazione italiano della rete TEN-T

Roma

9 Novembre 2016

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Direzione Generale per lo sviluppo del territorio , la programmazione ed i progetti internazionali

- **Le reti TEN-T in Italia**
- **I corridoi prioritari e le opportunità di loro estensione**
- **Prossimi sviluppi: revisione della rete globale e centrale**
- **Il contesto nazionale per la portualità e la logistica**
- **Le opportunità del CEF**
- **Il periodo 2014-2020: Il primo e secondo bando CEF**
- **I bandi 2016**
- **Il Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici (FEIS)**
- **La piattaforma di connettività EU-CINA**
- **Uno sguardo al periodo 2007-2013**

Le reti TEN-T

Un'analisi sull'impatto del completamento della rete centrale sulla crescita e lo sviluppo economico nonché sull'occupazione nel 2015 ha rivelato che:

- *L'impatto è elevato: incremento del 1.8% del PIL e 10 milioni di nuovi posti di lavoro creati*
- *L'impatto è sostenibile: gli effetti sono di lungo periodo (oltre il periodo di investimento)*
- *L'impatto è di elevata qualità: esso si riferisce a tutti i settori dell'economia e i risultati occupazionali sono durevoli*

- A fine 2013 il Consiglio e il Parlamento europeo hanno definitivamente approvato i regolamenti - 1315/2013 e 1316/2013 - con i quali si definiscono i contenuti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e si istituisce un nuovo meccanismo per la valutazione dei criteri di eleggibilità e l'assegnazione di contributi (CEF – Connecting Europe Facility).
- Il nuovo orientamento in materia di TEN-T è improntato a rendere vincolante l'utilizzo dei fondi che la UE eroga nel settore dei trasporti per l'attuazione di progetti classificati di **interesse comune**.

La rete TEN-T italiana - globale e centrale

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK



Comprehensive & Core Networks:
Inland waterways and ports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE UK



Comprehensive Network: Railways, ports and rail-road terminals (RRT)

Core Network: Railways (freight), ports and rail-road terminals (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE UK



Core	Comprehensive	Core
Inland Waterways / Completed	Inland Waterways / To be upgraded	Ports
Inland Waterways / Planned		

Comprehensive	Core	Comprehensive	Core	Comprehensive	Core
Conventional rail / Completed	Conventional rail / To be upgraded	Conventional rail / Planned	High speed rail / Completed	To be upgraded to high speed rail	High speed rail / Planned
			Ports	RRT	

La rete TEN-T italiana - globale e centrale

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK



Comprehensive Network: Railways and airports
Core Network: Railways (passengers) and airports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Comprehensive		Core		Comprehensive		Core	
	Conventional rail / Completed		High speed rail / Completed		+		Airports
	Conventional rail / To be upgraded		To be upgraded to high speed rail		+		Airports
	Conventional rail / Planned		High speed rail / Planned				



Comprehensive & Core Network:
Roads, ports, rail-road terminals and airports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Comprehensive		Core		Comprehensive		Core	
	Road / Completed		Ports		+		Airports
	Road / To be upgraded		RRT				
	Road / Planned						

I **nodi urbani** della rete centrale italiana sono in numero pari a 9 e, precisamente: **Roma, Bologna, Cagliari, Genova, Milano, Napoli, Torino, Venezia, Palermo.**

I **porti marittimi** della rete centrale italiana sono in numero pari a 14 e, precisamente: **Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste, Venezia.**

Rispetto alle 15 autorità di sistema recentemente istituite con la riforma risulta mancare Civitavecchia che speriamo possa essere inclusa nella prossima revisione della rete centrale nel 2023

I **porti fluviali** della rete centrale italiana sono in numero pari a 5 e, precisamente: **Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia.**

Gli **aeroporti** della rete centrale italiana sono in numero pari a 11 e, precisamente: **Milano-Linate, Milano-Malpensa, Roma-Fiumicino, Bergamo – Orio al Serio, Bologna – Borgo Panigale, Cagliari – Elmas, Genova – Sestri, Napoli – Capodichino, Palermo – Punta Raisi, Torino – Caselle, Venezia – Tessera.**

Gli **interporti** della rete centrale italiana sono in numero pari a 15 e, precisamente: **Jesi (Ancona), Marcianise (Napoli), Nola , Bologna, Cervignano, Pomezia nodo di Roma, Vado (Genova), Milano Smistamento, Novara, Orbassano (Torino), Bari, Prato (Firenze), Guasticce (Livorno), Padova, Verona.**

- Il regolamento 1315/2013 fissa al **2030** il termine per completare la rete centrale (*Core*), al **2050** quello per la rete globale (*Comprehensive*).
- Le reti dovranno conformarsi a **caratteristiche tecniche prestabilite**, che, per le ferrovie, riguardano il tipo di elettrificazione, l'ERTMS, il carico assiale e il modulo minimo per le ferrovie. Per le autostrade, la presenza di aree di riposo ogni 100 km e di distributori di carburanti puliti, nonché la dotazione di tecnologie intelligenti.
- Il citato regolamento contiene inoltre misure volte a rimuovere i **colli di bottiglia** e rendere più fluido ed efficiente il traffico di merci e il trasporto di passeggeri, attraverso **l'intermodalità e il sostegno alla realizzazione di collegamento dei nodi** alla rete.

I 9 corridoi prioritari e le loro opportunità di estensione

Cosa sono:

lo strumento per l'implementazione coordinata della rete centrale è rappresentato dai corridoi. Questi ultimi costituiscono uno strumento per facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale focalizzandosi su:

- integrazione modale,
- interoperabilità
- sviluppo coordinato delle infrastrutture transfrontaliere.

Includono i nodi urbani, i porti marittimi, gli aeroporti ed i loro accessi. Coinvolgono almeno due Stati membri ed includere tre modalità di trasporto, tra cui eventualmente, le Autostrade del Mare

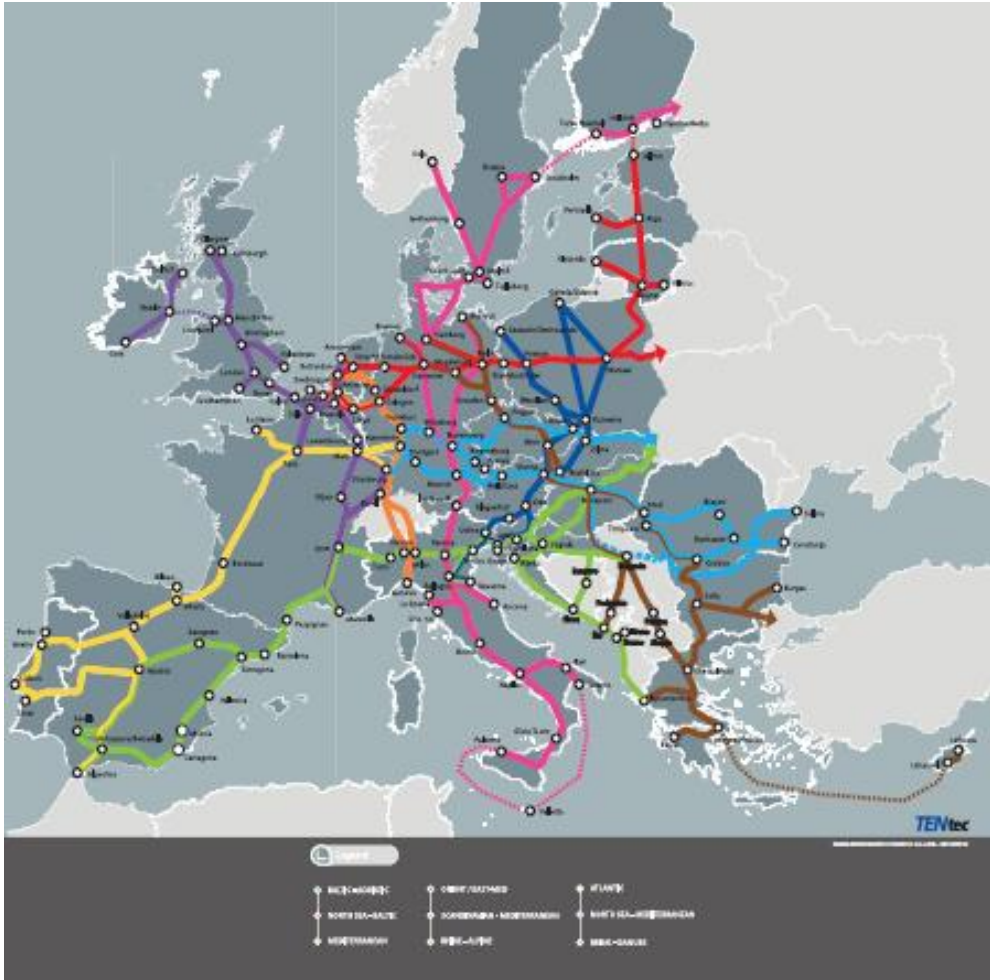
I 9 corridoi prioritari



- Il concetto europeo di “intermodalità” si fonda **su un orientamento nettamente favorevole al trasporto ferroviario e marittimo**: l’elenco dei progetti preidentificati per i 9 Corridoi transeuropei (Allegato 1 del Regolamento 1316/2013) riguarda per la quasi totalità progetti afferenti alle linee ferroviarie e i collegamenti ai nodi.
- L’Italia dispone di 4 corridoi (Mediterraneo, Baltico-Adriatico, Scandinavia-mediterraneo e Reno-Alpi) e di una rete diffusa di nodi Core (8 aeroporti, 14 porti marittimi, 5 porti interni e 15 centri intermodali)

Prolungamento dei corridoi

In relazione al prolungamento verso i Balcani occidentali, si sottolinea l'importanza dei **collegamenti orizzontali** con particolare attenzione a quelli marittimi tra il corridoio Scandinavo Mediterraneo e Baltico Adriatico con i corridoi Mediterraneo e Oriente/Med orientale



L'Italia ha espresso inoltre più volte l'intenzione a supportare il **prolungamento del corridoio Baltico Adriatico lungo la dorsale adriatica** fino al nodo di Bari in modo da favorire i suddetti collegamenti orizzontali anche in considerazione degli impatti favorevoli sullo sviluppo della macro regione Adriatico Ionica

A guida dei corridoi multimodali sono stati nominati i **Coordinatori europei**, a seguito della positiva esperienza avutasi con i Coordinatori per progetti prioritari dell'attuale politica TEN-T.

Il regolamento TEN-T stabilisce i requisiti, i compiti e le procedure di designazione dei coordinatori europei. Per ogni corridoio, è stato nominato un coordinatore europeo.

2 Coordinatori supplementari sono stati nominati per le Autostrade del Mare e l'ERTMS.

- I coordinatori europei agiscono per conto della Commissione.
- Il coordinatore europeo presiede lo strumento del Forum con l'assistenza della Commissione

Il Forum di Corridoio

Il coordinatore europeo, in stretta cooperazione con gli Stati membri interessati, ha istituito un **Forum di Corridoio**. Il Forum Corridoio è un organo consultivo, presieduto dal coordinatore europeo, coinvolgendo gli Stati membri e - previo accordo degli Stati membri interessati – ulteriori membri che rappresentano autorità locali, gestori di infrastrutture, porti, aeroporti, terminali strada-ferrovia, operatori, utenti e altri soggetti interessati.

Il Forum di Corridoio si è riunito 4 volte nel 2014 per la predisposizione del piano di lavoro; per il 2015 state effettuate due riunioni per avviare la fase di attuazione delle misure individuate e 3 riunioni si sono svolte nel 2016 con la quarta già fissata ad inizio dicembre.

Il piano di lavoro

Il regolamento TEN-T prevede che per ogni Corridoio debba essere sviluppato un piano di lavoro entro un anno dalla sua entrata in vigore.

Il piano di lavoro analizza la situazione attuale del Corridoio, individuando, in particolare, le parti rilevanti del corridoio, i colli di bottiglia e problemi di interoperabilità. Tale documento è basato principalmente su studi di mercato esistenti.

Permette di individuare le azioni da intraprendere, la tempistica e le risorse finanziarie necessarie e disponibili

Sono stati già approvati i piani di lavoro nel 2015 e sono in corso di approvazione le versioni 2016 arricchite con l'integrazione degli indicatori di performance, una lista di progetti più realistica e concreta e le criticità ed i colli di bottiglia identificati nonché le misure da adottare per la sostenibilità ambientale ed il rispetto degli standard tecnici.

I Coordinatori

CORRIDOIO	COORDINATORE
Scandinavian-Mediterranean	Mr Pat COX (IRLANDA) Contact person: Mr Leo Huberts
Mediterranean	Mr Laurens Jan BRINKHORST (PAESI BASSI) Contact person: Mr Gunther Ettl

CORRIDOIO	COORDINATORE
Baltic-Adriatic	Mr Kurt BODEWIG (GERMANIA) Contact person: Ms Silke Brocks
Rhine-Alpine	Mr Pavel WOJCIECHOWSKI (POLONIA) Contact person: Mr Lucasz Wojtas

CORRIDOIO	COORDINATORE
ERTMS	Mr Karel VINCK (BE)
MOTORWAYS OF THE SEA	Mr Brian SIMPSON (UK)

- **Revisione della rete globale avvenuto a fine 2015**

(Riferimento normativo: art.49 comma 4 lettere a), b), c) del Regolamento 1315/2013)

Introduzione di nuovi nodi (porti, interporti, aeroporti, RRT) e aggiornamento dello stato delle sezioni della rete

- **Aggiornamento fornito nel gruppo esperti del 28/9/16**

La Commissione europea ha fornito agli esperti un aggiornamento sul processo di revisione degli allegati I e II del regolamento TEN-T.

La procedura di consultazione interna alla CE è stata completata avviando l'adozione dell'atto delegato. L'atto delegato sarà soggetto ad un periodo di consultazione di due mesi presso il Parlamento europeo e il Consiglio.

L'atto delegato dovrebbe entrare in vigore **all'inizio del 2017.**

Tra le modifiche proposte dall'Italia figura l'inclusione del porto di Catania nella rete globale.

Estensione delle reti ai paesi vicini

La Commissione europea ha presentato un aggiornamento anche sul processo di sviluppo delle mappe dei paesi di vicinato.

Il processo in corso porterà alla definizione della rete centrale in Turchia e nei paesi del partenariato orientale.

In particolare, è stato trovato l'accordo per la definizione della rete stradale "core" tra l'Armenia e la Georgia.

Lo stesso approccio, come avvenuto per i Balcani occidentali lo scorso anno sarà tradotto in atti delegati.

Per quanto riguarda i paesi euro-mediterranei, è in corso il processo per la definizione della rete globale ma in questa fase non si hanno ancora risultati concreti. **L'Italia guarda con favore alla identificazione di queste reti per la posizione strategica dell'area del Mediterraneo**

- **Revisione della rete centrale**

Come previsto dal Regolamento 1315/2013 l'avvio della revisione della core network è atteso per il **2023** a cui seguirà il processo di co-decisione che porterà all'entrata in vigore delle reti indicativamente intorno al 2027.

Nel 2017:

- si lavorerà alla terza generazione dei piani di lavoro dei corridoi
- **si darà seguito e continuità ai progetti transfrontalieri in corso**
- **si darà avvio all'identificazione di una pipeline realistica di progetti per il futuro periodo di programmazione 2021-2027**
- si attenderanno gli esiti della revisione di metà periodo effettuata dalla Commissione europea con la conseguente riallocazione di risorse non utilizzate **ottimamente**

- **Il contesto nazionale per la portualità e la logistica**

Le sfide globali per il sistema dei porti e della logistica



- ❑ Raddoppio del Canale di Suez
- ❑ Gigantismo navale
- ❑ Grandi partnership industriali nello shipping

- ❑ Forte calo del prezzo del petrolio
- ❑ Diminuzione dell'export dalla Cina verso l'Europa
- ❑ Aumento concorrenza Nord Europa, Nord Africa, Med, Pireo



Le necessità:

- Migliorare le performance nel porto e dei collegamenti con l'hinterland
- Riduzione dei tempi di transito della merce in porto e conseguente riduzione dei costi
- Un miglior utilizzo delle informazioni scambiate tra tutti gli attori della catena logistica
- Controllo della merce in tempo reale lungo la catena di trasporto
- Integrazione delle varie modalità di trasporto
- Riduzione delle procedure amministrative, miglioramento della qualità dei dati che vengono scambiati attraverso un flusso diretto tra gli operatori della catena
- Adozione di carburanti alternativi

Il contesto nazionale

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITA' E DELLA LOGISTICA e la riforma delle 15 AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE

- Supporto al settore marittimo e logistico
- investimenti in nuove infrastrutture
- innovazioni tecnologiche

<p>UNA VISION PER IL SETTORE PORTUALE E LOGISTICO ITALIANO</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il sistema portuale e logistico: - Per la ripresa economica del Paese - Come strumento attivo di politica Euro-Mediterranea - Per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno - Per la promozione della sostenibilità 	<p>Obiettivo 1 Semplificazione e snellimento</p>	<p>Azione 1 Misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui Porti di interesse nazionale</p>
	<p>Obiettivo 2 Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi</p>	<p>Azione 2 Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori</p>
	<p>Obiettivo 3 Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri</p>	<p>Azione 3 Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra</p>
	<p>Obiettivo 4 Integrazione del Sistema Logistico</p>	<p>Azione 4 Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche</p>
	<p>Obiettivo 5 Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali</p>	<p>Azione 5 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri</p>
	<p>Obiettivo 6 Innovazione</p>	<p>Azione 6 Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana</p>
	<p>Obiettivo 7 Sostenibilità</p>	<p>Azione 7 Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti</p>
	<p>Obiettivo 8 Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie</p>	<p>Azione 8 Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali</p>
	<p>Obiettivo 9 Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto paternariale</p>	<p>Azione 9 Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema Mare</p>
	<p>Obiettivo 10 Attualizzazione della governance del Sistema Mare</p>	<p>Azione 10 Misure per adeguare la Governance dei Porti alla missione della Portualità italiana</p>

- **Le opportunità del CEF**

Le risorse che l'Europa mette in campo per il 2014-2020 The Connecting Europe Facility (CEF)

*Il fondo a favore della connettività delle reti energetiche,
infrastrutturali e informatiche vale per i trasporti*

- *Trasporto:* **€ 24,02 mld di euro** ¹
*(di cui €11.3mld di Fondi di Coesione a
cui l'Italia non è eleggibile)*

Precedente budget TEN-T 2007-2013: 8,013 MLD €;

1 di cui solo il 5% destinato alla rete globale, tale importo è stato ridotto a seguito dell'approvazione del Regolamento Europeo per gli Investimenti Strategici (FEIS)



L'accesso ai contributi CEF avviene secondo procedure di gara tra tutti gli Stati membri, a differenza di quanto avviene con il FESR i cui fondi sono pre-assegnati a ciascun paese.

Il bandi TEN-T sono caratterizzati da una sempre crescente **competitività** dovuta all' aumento dei paesi membri della UE, dal miglioramento della capacità di presentare progetti di elevato valore europeo e, soprattutto dalla non proporzionale crescita del budget.

Per ciascun progetto ammesso a co-finanziamento, **lo Stato interessato deve reperire le risorse nazionali** necessaria a integrare il costo del progetto, in un rapporto che oscilla tra il 20-30% a carico della UE e i **l'80-70% a carico dello stesso Stato membro**.

Tali risorse, seppur preziose, non sono sufficienti a realizzare l'implementazione delle reti e dei corridoi

- **Il periodo 2014-2020 - bandi CEF 2014**

- La Commissione UE ha approvato 33 progetti italiani su 83 presentati dall'Italia, con un contributo accordato pari a circa **1.242** milioni di euro.
- L'Italia si è posizionata al terzo posto tra i maggiori beneficiari di contributi di questo primo bando CEF, il più ampio in termini finanziari, negli ultimi 20 anni di storia dei finanziamenti dell'Unione europea dei progetti TEN-T.
- Il numero di proposte ricevute (681 in totale) è stato molto superiore alla disponibilità finanziaria. Grande attenzione è stata posta su progetti chiave di elevato valore aggiunto europeo: progetti transfrontalieri, eliminazione di colli di bottiglia e principali collegamenti mancanti.

- **Il periodo 2014-2020 - bandi CEF 2015**

- L'Italia ha presentato 41 progetti eleggibili per costi complessivi pari a 272,9 milioni di euro;
- tra essi **12 progetti** sono stati approvati con un contributo accordato pari a **91,4 milioni di Euro**.
- 8 proposte prevedono un partenariato europeo mentre 4 sono esclusivamente nazionali.
- 2 proposte prevedono lavori, 5 progettazioni e 5 sono miste
- Tra di esse figurano un progetto per l'implementazione dell'ERTMS sulle tratte di confine, un progetto di collegamento ferroviario con un aeroporto e progetti di sviluppo di interporti e porti

- **Il periodo 2014-2020 - bandi CEF 2016**

- Primo bando Multi-settoriale tra trasporti ed energia con 40 mln di euro
- I bandi CEF 2016 lanciati il 13 ottobre 2016 prevedono per il settore trasporti una dotazione finanziaria generale di 1.939,5 milioni di Euro di cui **840 milioni di euro stanziati per progetti in tutti gli Stati membri**, mentre 1,0995 miliardi di euro previsti esclusivamente per progetti negli Stati membri ammissibili al Fondo di coesione dell'UE.
- Tali risorse sono rivolte principalmente alle priorità orizzontali (ITS, SESAR, ERTMS, MOS) ma anche ai nodi urbani e nuove tecnologie oltreché progetti rivolti alla rete globale.

Procedura di validazione MIT

- E' richiesta una procedura di validazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che si basa sulla verifica non soltanto della completezza, correttezza e chiarezza della proposta stessa ma soprattutto sulla compatibilità e coerenza degli obiettivi dell'intervento proposto con le **priorità politiche nel settore dei trasporti** contenute negli atti di indirizzo strategico e di programmazione adottati dall'Amministrazione ed attualmente in vigore.
- Dal ciclo di programmazione 2007-2013, infatti la distanza tra la pianificazione nazionale e quella che deriva dall'applicazione di direttive europee si è via via ridotta fino ad arrivare a una piena sovrapposizione, in cui il quadro complessivo degli interventi e delle strategie viene ricompreso negli atti di indirizzo strategico dell'Amministrazione di seguito elencati:

- Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2015 - Emissione aggiornata a seguito della procedura di valutazione ambientale strategica (V.A.S. – Decreto di compatibilità ambientale n. 251 del 23 settembre 2016)
- "Connettere l'Italia - Strategie per le infrastrutture di Trasporto e Logistica" MIT, 2016
- Decreto legislativo 4/8/2016 n. 169 - Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124
- Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)
- Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS)
- Schema di Piano Nazionale degli Aeroporti
- Contratto di Programma MIT-RFI
- Contratto di Programma MIT-ANAS
- PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
- Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22/10/2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (in corso di recepimento)

Pertanto la coerenza con i sopracitati atti è stato elemento imprescindibile per il conseguimento della validazione di competenza dello Stato Membro.

RIPARTIRE DAI NODI

Strategie **innovative** nel quadro della pianificazione strategica di livello nazionale

Gli strumenti di indirizzo agli investimenti sulle infrastrutture per il trasporto e la logistica di interesse nazionale

Negli ultimi quindici anni, l'azione di indirizzo in merito agli investimenti sulle infrastrutture per il trasporto e la logistica di interesse nazionale è stata affidata a due principali strumenti:



PGTL

Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

(Delibera CIPE 1/2001; DPR del 14 marzo 2001)



PIS

Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS)

(legge n. 443 del 2001)

RIPARTIRE DAI NODI

Strategie **innovative** nel quadro della pianificazione strategica di livello nazionale

Gli strumenti di indirizzo agli investimenti sulle infrastrutture per il trasporto e la logistica di interesse nazionale

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica ha visto l'avvicinarsi di successivi progetti di elaborazione in revisione del Piano del 2001, che non hanno tuttavia completato l'iter approvativo formale. Nell'ultima versione del 2012 (Piano nazionale della logistica 2012-2020 - http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=12968) si individuano le cause principali di quella che viene definita per il Paese un'emergenza logistica:

- costo dell'ultimo miglio
- scarso utilizzo dell'offerta ferroviaria
- crescita del trasporto su gomma
- assenza di organizzazione efficiente nella distribuzione delle merci in ambito urbano
- forte incidenza dei costi per la movimentazione in ambito portuale
- carenza di interazione porto e retroporto
- saturazione dei transiti alpini

RIPARTIRE DAI NODI

Strategie innovative nel quadro della pianificazione strategica di livello nazionale

Gli strumenti di indirizzo agli investimenti sulle infrastrutture per il trasporto e la logistica di interesse nazionale

A sua volta, il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) ha subito una profonda rivisitazione a partire dall' **Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2015**:



DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2014



**più di 400
opere
strategiche**

Allegato

Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti L. 443/2001, art. 1, c. 1



**232,9
miliardi**



DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2015



**25 opere
prioritarie**

Allegato

Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti L. 443/2001, art. 1, c. 1



**70,9
miliardi**

RIPARTIRE DAI NODI

Strategie innovative nel quadro della pianificazione strategica di livello nazionale

Gli strumenti di indirizzo agli investimenti sulle infrastrutture per il trasporto e la logistica di interesse nazionale

L'attività di revisione degli strumenti di pianificazione e programmazione nazionale in materia di infrastrutture e logistica è proseguita con il D.Lgs. 50/2016 (Nuovo codice dei contratti pubblici), in particolare con le prescrizioni di cui agli articoli 201 e 216 comma 2:

Partendo dall'abrogazione della Legge 443/2001 (Legge Obiettivo) e del PIS quale strumento di programmazione, ferma restando la fase transitoria attualmente in atto, sono previsti a regime i seguenti strumenti:

Il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), che conterrà le linee strategiche delle politiche per la mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese

I Documenti pluriennali di pianificazione (DPP), di cui al D.lgs. n. 228/2011 e ss.mm.ii., che detaglieranno gli interventi per il settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL.

RIPARTIRE DAI NODI

Strategie innovative nel quadro della pianificazione strategica di livello nazionale

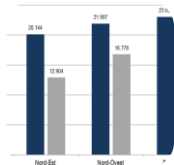
Gli strumenti di indirizzo agli investimenti sulle infrastrutture per il trasporto e la logistica di interesse nazionale

Il nuovo Codice dei Contratti Pubblici – D.lgs. n. 50 del 18 aprile 2016 dispone espressamente che “fino all’approvazione del Piano Generale dei trasporti e della logistica si applica il *“Quadro generale della programmazione delle infrastrutture di trasporto approvato dal Consiglio dei Ministri il 13 novembre 2015 e sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (VAS).* Il Documento ha completato l’iter di VAS ed è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 27 ottobre

IL “QUADRO GENERALE DELLA PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO”



rappresenta lo strumento attraverso il quale viene soddisfatta per l’Italia la condizionalità ex ante dell’Obiettivo Tematico 7 dell’Accordo di Partenariato 2014-2020 relativo alla programmazione dei fondi strutturali per il medesimo periodo (Fondi SIE)



si articola in una prima sezione contenente l’ analisi del contesto trasportistico nazionale e del quadro programmatico e normativo europeo e nazionale che mette in evidenza tre aspetti prioritari relativi alla **mobilità intelligente e sostenibile**, alla **sicurezza** e alla **trasparenza** nell’ambito delle politiche per l’innovazione



identifica le **linee strategiche nazionali** nel campo delle politiche per le infrastrutture e la mobilità, che saranno di riferimento per le scelte di pianificazione settoriale di medio e lungo periodo

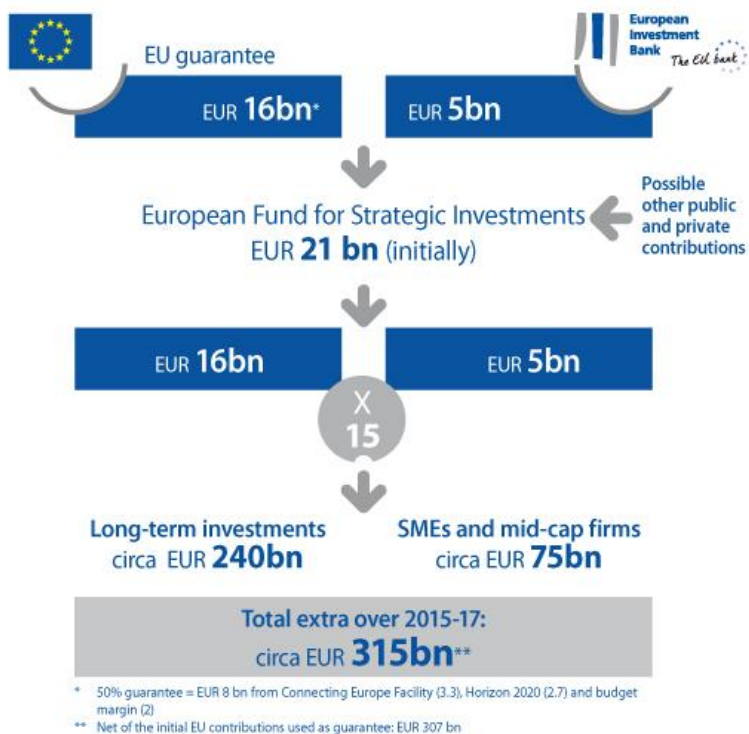
Tali risorse seppur importanti non sono però sufficienti a garantire le necessità richieste dall'implementazione della rete

L'attrazione di risorse provenienti da soggetti privati diventa quindi in questa fase essenziale:

Pertanto a breve verrà lanciato un nuovo bando *«blending di fonti di finanziamento»* dove la combinazione di più tipologie di soluzioni finanziarie verrà studiata, anche con il supporto della BEI.

A tal fine il bando si protrarrà aperto per un intero anno

- **Il Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici (FEIS)**



Il Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici (FEIS) (Regolamento (UE) n. 1017/2015), costituisce il principale veicolo di mobilitazione di **almeno 315 miliardi di euro** di investimenti aggiuntivi nell'economia reale.

Finanzia progetti dal profilo di rischio più elevato, in modo da massimizzare l'impatto della spesa pubblica e da sbloccare gli investimenti privati.

Il Fondo è istituito nell'ambito della Banca europea per gli investimenti (BEI), con cui la Commissione collabora in un partenariato strategico.

Esso ha una dotazione iniziale di 16 mld di euro a cui si abbinano 5 mld di Euro forniti dalla BEI, generando mediante un effetto leva ulteriori investimenti per almeno 315 mld di euro

Una task force istituita tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e Finanza e Cassa Depositi e Prestiti ha analizzando sin dal mese di gennaio 2015, liste di progetti in ambito trasporti per valutarne le caratteristiche di compatibilità con il Fondo.

Lo Stato dell'Arte dei progetti approvati nell'ambito del Fondo per l'Italia al 14/3/2016 è stato pubblicato sul sito della BEI e sul sito del FEIS: si individuano 8 progetti nei settori infrastrutture e innovazione e 21 accordi con intermediari o fondi italiani

Progetti FEIS - settore infrastrutture

Titolo	Settore	Data di Approvazione	Contributo EFSI proposto (mln Euro)
EUROMED RORO	Transport	02/02/2016	200
TRENITALIA REGIONAL ROLLING STOCK	Transport	17/11/2015	300
2I RETE GAS SMART METERING	Energy	15/12/2015	200
NOVAMONT RENEWABLE CHEMISTRY	Industry	15/12/2015	15
TI - ACCELERATED HIGH SPEED BROADBAND ROLLOUT	Telecom	17/11/2015	500
RAFFINERIA DI MILAZZO	Industry	17/11/2015	30
ARVEDI MODERNISATION PROGRAMME	Industry	21/04/2015	100
AUTOVIE VENETE A4 WIDENING	Transport	22/09/2015	120

- Il Commissario Bulc ha sensibilizzato la raccolta di nuove proposte per FEIS incaricando una società di consulenza per supportare la CE in questa fase di ricognizione progetti per blending di strumenti finanziari
- numerosi incontri sono avvenuti durante i TEN-T days a Rotterdam
- **Si sta quindi andando verso la direzione di un EFSI 2.0 ovvero una seconda generazione del fondo europeo con l'aggiunta di 500 mld di euro** con le seguenti caratteristiche:
 - estensione del periodo di attuazione dello strumento al 31 dicembre 2020
 - necessità di completare il sistema di un trasporto unico per l'UE, una delle principali politiche dell'Unione
 - ruolo proattivo dell'hub europeo che fornisce assistenza ai promotori
 - Studi per la combinazione di sovvenzioni finanziarie (CEF + FEIS)
 - Focus sugli obiettivi climatici

- **La piattaforma UE -CINA**

Il "**Connectivity Platform**" Agreement siglato tra Cina e UE rappresenta infatti il primo passo verso una visione comune del futuro collegamento tra l'UE (e l'Europa in termini più ampi) con l'Asia centrale e la Cina.

Sia la Cina che l'Unione europea hanno sviluppato i collegamenti e le reti infrastrutturali sul proprio territorio al fine di garantire il buon funzionamento delle loro economie attraverso un trasporto regolare per merci e persone.

Dopo aver sviluppato la propria rete transeuropea dei trasporti, l'Unione europea è ora impegnata ad estendere il network e la politica dei trasporti trans-europei oltre i confini dell'UE.

In parallelo, dal 2013 la Cina ha promosso l'iniziativa volta a costruire la nuova Via della Seta che mira a connettersi all'Europa.

Dato che la Cina e l'Unione europea sono agli estremi di queste connessioni stanno entrambe sviluppando iniziative di trasporto con i loro paesi vicini, il coordinamento è essenziale al fine di garantire la compatibilità e la complementarità tra le politiche ed i piani relativi.

Il coordinamento inoltre non solo deve avere luogo tra l'UE e la Cina, ma **deve assolutamente coinvolgere i paesi che saranno parte di questa nuovo sviluppo e che dovrebbero beneficiare di esso.**

La connettività tra le due regioni deve tener inoltre conto delle nuove soluzioni innovative intermodali e multimodali che sono sia alternative che complementari alle tradizionali vie di trasporto per affrontare i crescenti volumi commerciali tra Asia ed Europa. In questo contesto, i nuovi corridoi di trasporto multimodali devono essere efficienti, sicuri ed economicamente e ambientalmente sostenibili.

Queste rotte potrebbero anche servire a promuovere nuove tecnologie di **trasporto "verde"**.

Per l'UE sarà però difficile competere con la Cina in termini finanziari: il finanziamento a disposizione per l'attuazione della "connettività" UE-Cina risiede principalmente nelle mani cinesi.

Tuttavia, le norme UE nel settore dei trasporti sono certamente ad oggi le più avanzate. Sarà quindi di interesse cruciale per l'UE al fine di garantire che il finanziamento della Cina sia diretto alle priorità individuate, alla sostenibilità ambientale ed alle procedure anche in materia di appalti pubblici.

Uno dei principali risultati di questo accordo è stato il forte impegno da entrambe le parti per promuovere la trasparenza e la parità di condizioni in base a regole di mercato e le norme internazionali.

E 'stato inoltre deciso che il gruppo di lavoro della piattaforma di connettività discuterà su un primo elenco di progetti pilota identificati dalla Cina.

Tutto ciò premesso siamo d'accordo nel continuare a precisare che si evidenzia uno sbilanciamento geografico nei territori ricompresi nei progetti e che la dimensione marittima è completamente assente.

Per tale motivo abbiamo proposto l'inclusione di alcuni progetti e collegamenti con l'arco portuale del nord adriatico.

E supporteremo tale posizione anche in occasione del prossimo incontro a Pechino previsto il 25 novembre p.v..

- **Uno sguardo al periodo 2007-2013**

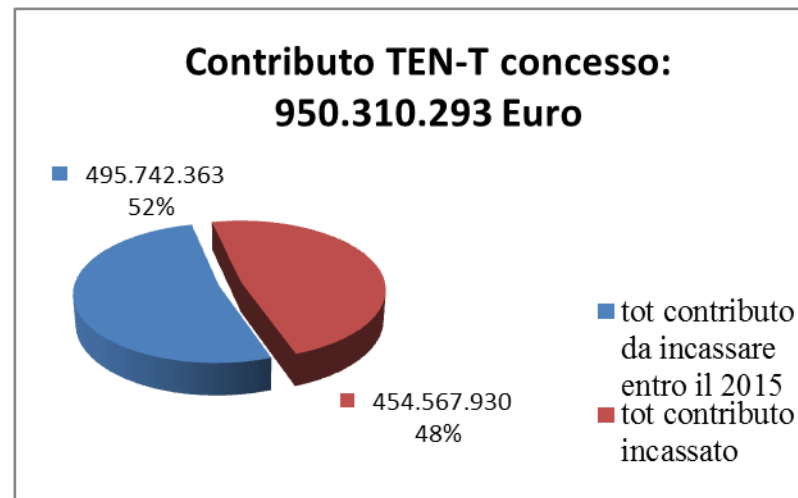
Elenco progetti TEN-T finanziati nel periodo 2007-2013:

116 progetti

Per 48 di essi si stanno presentando in questi giorni i rapporti finale con la relativa rendicontazione

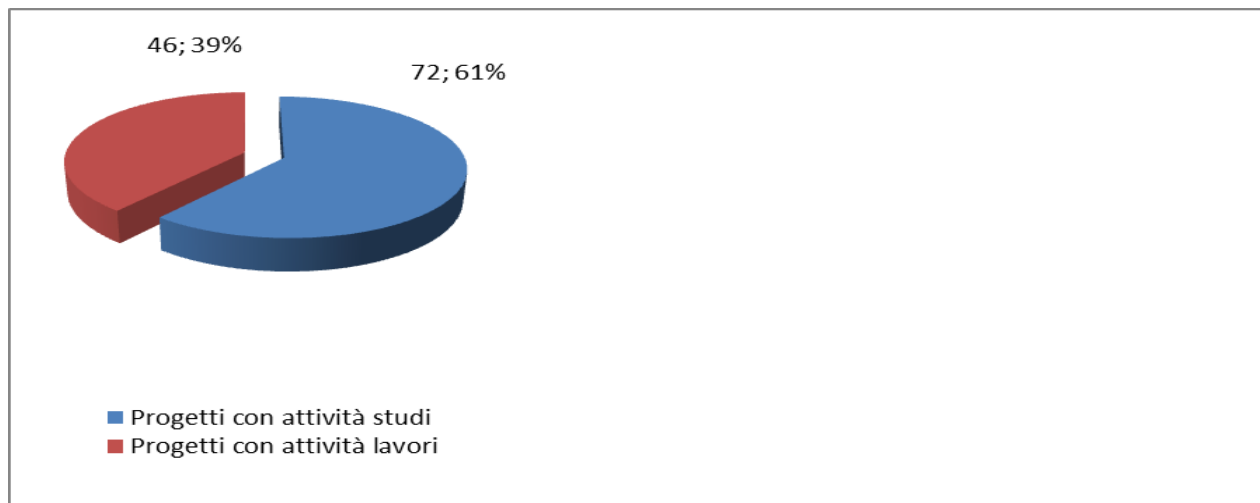
Si tende in questa fase ad assorbire il più possibile il contributo europeo allocato ai progetti

Statistiche sul contributo TEN-T
concesso all'Italia a valere sul
bilancio UE 2007-2013
Contributo TEN-T assegnato nel
periodo 2007-2013

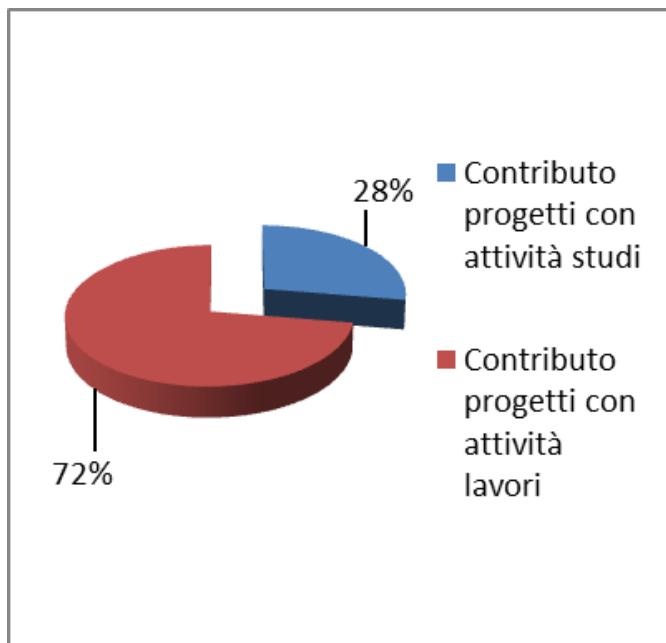


Ripartizione per modalità di trasporto		
Modalità	Totale (€)	%
Trasporto aereo	50.953.898	5,4
Ferroviaria ed ERTMS	804.892.562	84,7
Trasporto fluviale	17.148.711	1,8
Trasporto marittimo	45.123.900	4,7
Multimodale	307.500	0,0
Trasporto stradale	31.883.722	3,4
TOTALE	950.310.293	100

Ripartizione dei progetti tra studi e lavori per numero



Modalità	N. progetti	studi	lavori
Aerea	16	11	5
Ferroviaria	31	18	13
ERTMS	16	3	13
Fluviale	8	7	1
Marittima	32	27	5
Multimodale	2	1	1
Stradale	13	5	8
TOTALE	118	72	46



Ripartizione dei progetti tra studi e lavori per importi

Modalità	Contributo assegnato (€)	Studi	%	Lavori	%
Aerea	50.953.898	12373.871	24,3%	38.580.027	75,7%
Ferroviaria	749.907.997	206.844.644	27,6%	543.063.353	72,4%
Ferroviaria - ERTMS	54.984.565	1.313.144	2,4%	53.671.421	97,6%
Fluviale	17.148.711	13.136.711	76,6%	4.012.000	23,4%
Marittima	45.123.900	25.299.775	56,1%	19.824.125	43,9%
Multimodale	307.500	307.500	100,0%	0	0,0%
Stradale	31.883.722	2.726.251	8,6%	29.157.471	91,4%
TOTALE	950.310.293	262.001.896	27,6%	688.308.397	72,4%

Grazie per l'attenzione!

Maria Margherita MIGLIACCIO

Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici

*Direttore Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti
internazionali*

Tel. +39 (0)6 4412 5200

www.mit.gov.it