

**21-22 settembre 2017: Incontro interparlamentare sul tema dei collegamenti di trasporto in Europa:
Tallinn,**

**Note informative per la Sessione I
Collegare l'Europa - La politica dei trasporti dell'Unione europea**

Gli strumenti di finanziamento della politica europea dei trasporti

I principali strumenti finanziari utilizzati dall'Unione europea per realizzare la politica comune dei trasporti e, in particolare, per cofinanziare progetti infrastrutturali per il periodo 2014-2020 sono:

- il Meccanismo per collegare l'Europa (*Connecting Europe Facility* - CEF), con una dotazione di 24,05 miliardi di euro, di cui 11,3 destinati specificamente agli Stati membri ammissibili al sostegno del Fondo di coesione;
- il Fondo di coesione e il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), per un importo complessivo di 70 miliardi di euro di cofinanziamento, dei quali 34 per l'infrastruttura TEN-T e 36 per i progetti di investimento nei trasporti intesi a connettere o integrare progetti TEN-T;
- Horizon 2020, con un importo di 6,3 miliardi di euro per il finanziamento di progetti di ricerca e innovazione nel settore dei trasporti;
- il Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS)
- i prestiti della Banca europea per gli investimenti (BEI).
- il piano di investimenti per l'Europa, in particolare per il cofinanziamento delle reti transeuropee di trasporto (*Trans European Network-Transport* - TEN-T).

Secondo la valutazione della Commissione europea, il completamento della rete centrale TEN-T entro il 2030 necessita di investimenti pari a 750 milioni di euro, mentre la realizzazione della rete globale TEN-T entro il 2050 richiede investimenti su larga scala.

Le priorità della Presidenza estone e i lavori del Consiglio dell'Unione europea

Il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" si riunirà a Tallinn nei giorni 4 e 5 dicembre 2017. Le Conclusioni, attualmente in discussione nei gruppi di lavoro, si concentrano sullo stato di avanzamento dell'attuazione del TEN-T e del CEF per i trasporti. Più precisamente, gli obiettivi generali indicati dalla Presidenza estone sono:

- la gestione dei progetti di rete TEN-T e il loro completamento entro il 2030;
- l'individuazione dei progetti più rilevanti, nel rispetto della mobilità a basse emissioni;
- il miglioramento del contesto per gli investimenti e la semplificazione delle procedure amministrative;
- la presa in considerazione dei risultati intermedi del CEF nel settore dei trasporti e delle conclusioni del Consiglio ai fini della programmazione del prossimo quadro finanziario pluriennale;
- la mobilitazione di strumenti finanziari innovativi e la loro introduzione nel settore dei trasporti;

- la definizione delle esigenze future di investimento.

Il programma di lavoro della Commissione europea per il 2018

Nel Discorso sullo stato dell'Unione del 13 settembre, il Presidente della Commissione europea ha annunciato:

- una nuova strategia di politica industriale che aiuti l'industria europea a rimanere o diventare leader mondiali dell'innovazione, della digitalizzazione e della decarbonizzazione;
- un nuovo quadro dell'Unione europea per il controllo degli investimenti, per assicurare che l'acquisto di un porto europeo, di parte di una infrastruttura energetica o di un'azienda del settore delle tecnologie di difesa da parte di società estere di proprietà statale avvenga in modo trasparente, con le dovute valutazioni e discussioni, così da poter proteggere, se necessario, la sicurezza collettiva dell'Unione.

L'accesso ai finanziamenti CEF in Italia

La programmazione 2014-2020

La programmazione 2014-2020 si articola su un programma pluriennale, che copre l'intera durata del periodo, e programmi annuali, che perseguono obiettivi specifici su un arco temporale inferiore di due-tre anni. Nel settembre 2014 sono stati pubblicati due bandi per l'assegnazione di contributi CEF per complessivi 13,1 miliardi di euro. L'Italia ha visto l'approvazione di 31 proposte progettuali, previamente istruite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con l'assorbimento di circa 1,24 miliardi di Euro di contributi europei. Nel 2015 sono stati pubblicati due bandi in conformità alle priorità e agli obiettivi definiti nel programma di lavoro pluriennale ed annuale destinati all'assistenza finanziaria nel campo del CEF - Settore trasporti per complessivi 7,56 miliardi di euro di cui 1,09 miliardi di euro stanziati per progetti in tutti gli Stati membri, mentre 6,47 miliardi di euro previsti esclusivamente per progetti negli Stati membri ammissibili al Fondo di coesione dell'UE. L'importo dei fondi europei assegnati è complessivamente pari a 6,7 miliardi di euro, distribuiti su 195 progetti di cui 12 progetti selezionati per l'Italia con un contributo accordato pari a 91,4 milioni di Euro.

Nel 2016 sono stati pubblicati tre bandi: un bando sulle sinergie tra le reti di trasporto e quelle energetiche per 40 milioni di euro di cui 20 milioni di euro destinati al settore trasporti e 20 milioni di euro al settore dell'energia; due bandi in conformità alle priorità e agli obiettivi definiti nei programmi di lavoro pluriennale ed annuale, che per il settore trasporti hanno previsto 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, e 1.099,5 miliardi di euro esclusivamente per progetti negli Stati membri ammissibili al Fondo di coesione dell'UE (tra cui l'Italia non rientra). L'Italia ha presentato 35 proposte progettuali. L'Italia si pone quindi tra i principali paesi percettori di contributo comunitario TEN-T e pertanto con la sua programmazione può condizionare l'allocazione di una quota significativa delle risorse CEF.

Bando CEF Transport Blending 2017

Il bando CEF *Transport Blending* 2017 è stato pubblicato dalla Commissione europea in data 8 febbraio 2017.

Si tratta del primo bando che prevede la combinazione di fondi - strumenti innovativi e *grants* - pubblicato nell'ambito dei finanziamenti TEN-T 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 da parte della BEI;
- massimizzare l'uso del Fondo europeo per gli Investimenti Strategici (FEIS) come leva finanziaria dell'investimento privato.

La dotazione finanziaria è pari ad 1 miliardo di euro sotto forma di *grants* (fondo perduto) per proposte progettuali concernenti unicamente lavori. La disponibilità residua del budget CEF, ad esaurimento delle risorse del bando, ammonterà quindi a 1,020 miliardi di euro e 200 milioni di euro per Strumenti innovativi finanziari.

Per l'inoltro delle proposte alla Commissione europea sono state fissate 2 scadenze:

- 1° Scadenza: 14 Luglio 2017
- 2° Scadenza: 30 Novembre 2017

Per poter eseguire le procedure di istruttoria e valutazione delle proposte di cui alla premessa, i termini ultimi di presentazione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono stati così fissati:

- 1° Scadenza: 19 Giugno 2017
- 2° Scadenza: 6 Novembre 2017

Le proposte relative ai progetti di interesse comune candidabili per i finanziamenti in questione devono essere presentate alla Commissione europea, entro i termini previsti, previo accordo degli Stati membri interessati ai sensi dell'art. 9 del Regolamento UE n. 1316/2013. Tale accordo deve essere formalizzato mediante una procedura di validazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti basata non soltanto sulla verifica 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 dal Ministero e attualmente in vigore.

A tal fine sono considerati atti di indirizzo strategico:

- 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
- Decreto legislativo 16/12/2016, n. 257, che recepisce la Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22/10/2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Criticità

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. I 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 l'80-70% a carico dello stesso Stato membro.

- Dei nove corridoi che costituiscono l'asse portante della rete transeuropea dei trasporti ben quattro interessano l'Italia, attraversandola da nord a sud e da ovest ad est: il Baltico-Adriatico, lo Scandinavo-Mediterraneo, il Reno-Alpi, il Mediterraneo. L'Italia sostiene l'impegno della Commissione europea e della Presidenza estone per la realizzazione dei corridoi intermodali e della rete centrale (*core network*) entro il 2030. In relazione al prolungamento dei corridoi 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 sostiene anche 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.
- L'Italia dedica attenzione prioritaria alle opere che mirano a completare le connessioni di ultimo miglio, migliorando e potenziando le infrastrutture soprattutto nelle aree urbane così da evitare che queste diventino "colli di bottiglia". Altrettanto essenziali sono il collegamento tra le grandi infrastrutture e le opere nazionali nelle aree congestionate transfrontaliere e lo sviluppo in senso infrastrutturale della dimensione marittima della rete trans-europea dei trasporti (cd. "autostrade del mare").
- Le risorse messe a disposizione dall'Unione europea, seppur preziose, non sono sufficienti ad assicurare la realizzazione delle reti TEN-T, sia centrale che globale. Per conseguire questi obiettivi è necessario mobilitare gli investimenti privati. Tali profili dovrebbero essere presi in considerazione nel Quadro finanziario pluriennale dell'Unione per il periodo 2021-2028, con la previsione di ulteriori garanzie per gli investitori e di strumenti finanziari più sofisticati, anche in combinazione con quelli già esistenti, allo scopo di attirare investimenti.

- È essenziale che i progetti infrastrutturali sostenuti da finanziamenti europei contribuiscano alla realizzazione delle priorità trasversali della politica dei trasporti dell'Unione. Digitalizzazione e decarbonizzazione sono obiettivi fondamentali che dovrebbero ricevere adeguata considerazione nella selezione dei progetti da finanziare.
- La Commissione Lavori pubblici, comunicazioni del Senato esamina con grande interesse le proposte legislative della Commissione europea in materia di trasporti anche nell'ambito del dialogo politico. Prima dell'estate sono state adottate risoluzioni sulle proposte legislative in materia di trasporto su strada (cosiddetto Pacchetto mobilità) e sulla proposta di regolamento relativo alla tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo nonché, insieme alla Commissione Territorio, ambiente, beni ambientali, una risoluzione sui temi della mobilità sostenibile.
- L'audizione della Commissaria europea per i trasporti e la mobilità, Violeta Bulc, da parte della Commissione Lavori pubblici, comunicazioni del Senato, il giorno 13 dicembre prossimo alle ore 14, sarà un'occasione preziosa per proseguire il dialogo su temi fondamentali per il futuro dell'Unione.