



# ***La politica della programmazione TEN-T in Italia***

***Le reti, i 4 corridoi italiani e  
le risorse finanziarie disponibili***

***Taranto, 18 maggio 2015***

***Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti***

***Direzione Generale per lo sviluppo del territorio , la programmazione ed i progetti internazionali  
Divisione IV - Reti e Corridoi Transeuropei***



- Premessa
- Le reti TEN-T italiane
- Attuazione della rete
- La leva finanziaria europea
- I riflessi sulle politiche nazionali
- Il rapporto con gli Stati Membri
- Elementi di politica dei trasporti
- Le strategie Macroregionali
- La programmazione TEN-T 2007-2013 e statistiche
- I corridoi multimodali: Il corridoio Scandinavo-Mediterraneo
- I bandi CEF - Il primo bando 2014
- I prossimi bandi

- La svolta impressa dalla Commissione europea nel 2013 con l'adozione dei regolamenti sulle reti di trasporto transeuropee scaturisce dalla constatazione della sostanziale **inefficacia** delle politiche di finanziamento delle infrastrutture europee nel settore dei trasporti messa in atto a partire dagli anni 90.
- Dopo vari cicli di programmazione l'esecutivo comunitario ha infine preso atto che l'erogazione di contributi protrattasi per alcuni decenni **non aveva prodotto risultati di rilievo** nell'aumento degli scambi e delle relazioni interne tra gli stati membri.

- Con la pubblicazione nel 2009 del libro verde “TEN-T:

*riesame della politica – Verso una migliore integrazione delle rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti*

seguita nel 2010 da quella del Libro Bianco “*Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*” (2010),

la Commissione europea ha posto programmaticamente le basi per un radicale cambiamento nella linea politica nei trasporti e ha dato avvio ad un ampio processo di consultazione con gli Stati membri, al termine del quale sono stati adottati vari provvedimenti che vanno nella direzione di rendere più forte la **capacità di indirizzo politico** della Commissione europea, attraverso l’uso della leva finanziaria.

- L' 11 dicembre 2013 il Consiglio e il Parlamento europeo hanno definitivamente approvato i regolamenti proposti dal Commissario ai trasporti Siim Kallas (1315/2013 e 1316/2013), con i quali, rispettivamente, 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.
- 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.
- Si tratta del fondo CEF – Connecting Europe Facility nonché del FESR, del Fondo di Coesione e dei prestiti della Banca europea per gli investimenti.

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK



**Comprehensive & Core Networks:  
Inland waterways and ports**

BE BG CZ DK DE EE 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 / Completed	Ports
Inland Waterways / To be upgraded	Inland Waterways / To be upgraded	Ports
Inland Waterways / Planned	Inland Waterways / Planned	Ports



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

## comprehensive and core networks



**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	Comprehensive	Core
Conventional rail / Completed	Conventional rail / To be upgraded	High speed rail / Completed	To be upgraded to high speed rail		
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 LY LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Comprehensive	Core	Comprehensive	Core	Comprehensive	Core
Road / Completed	Road / To be upgraded	Ports	BRT		
Road / Planned					

## comprehensive and core networks

## Core network

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.**

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, Carvignano, 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 Core, al **2050** quello per la rete 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 di porti e aeroporti** alla rete TEN-T nonché all'integrazione dei nodi urbani.

- Il concetto europeo di “intermodalità” si fonda **su orientamento nettamente favorevole del trasporto ferroviario e marittimo**: l’elenco dei progetti che costituiscono i 9 Corridoi transeuropei (Allegato 1 del Regolamento 1316/2013) riguarda per la quasi totalità progetti afferenti alle linee ferroviarie e alle vie di navigazione interna nonché ai porti.
- I progetti che riguardano sezioni di rete autostradale sono per contro nettamente minoritari.
- Il collegamento tra i “nodi” urbani è affidato alle reti Core e, soprattutto, ai Corridoi multimodali.
- 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 addirittura 15 centri intermodali) e, pur tuttavia, **il livello di infrastrutturazione logistica è ancora insufficiente a garantire un’incidenza del costo di trasporto delle merci in linea con quello dei principali competitors europei.**

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

*La proposta europea prevede un fondo a favore della connettività delle reti energetiche, infrastrutturali e informatiche che vale complessivamente **33,242** miliardi di euro<sup>1</sup> così ripartiti:*

- *Energia* € 5,850 miliardi:
- *Trasporto:* € **26,250** miliardi<sup>2</sup> (di cui €11.3mld di Fondi di Coesione );
- *Telecomunicazioni:* € 1,141miliardi.



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

1 Importo espresso in Euro correnti

- 2 di cui solo il 5% destinato alla rete globale e il cui importo sarà probabilmente decurtato di 2,7 mld di Euro con l'approvazione del Regolamento per il Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici (FEIS)

*Nel settore dei trasporti, la percentuale di co-finanziamento dei fondi TEN-T varia in ragione degli obiettivi e delle attività:*

- **50%** per la redazione di studi e progetti;
- nei settori ferroviari, stradali (nel caso di Stati Membri sprovvisti di reti ferroviarie) e navigazione interna:
  - **20%** per lavori di interesse comune
  - **30%** per interventi finalizzati alla eliminazione di colli di bottiglia
  - **40%** per lavori su collegamenti transfrontalieri;
- **10 %** per lavori su collegamenti transfrontalieri stradali;
- **20 %** per interventi sui collegamenti tra porti, aeroporti e terminali multimodali, nuove tecnologie ed innovazione;
- **50%** per componenti ERTMS (European Rail Traffic Management System);
- **50%** per componenti di terra relativi alle applicazioni telematiche quali SESAR, **RIS** (River Information System);
- **20%** per componenti a bordo relativi alle applicazioni telematiche SESAR, RIS;
- **20%** per applicazioni telematiche ITS (Intelligent Transport System);
- **30%** per Autostrade del mare.

- E' compito degli Stati membri assicurare il coordinamento tra i fondi del CEF ed i Fondi Strutturali tramite gli accordi di partenariato e i programmi operativi.
- Una parte dei fondi CEF (fino ad un massimo di 2 miliardi di euro) è destinato **agli strumenti finanziari innovativi** quali i Project Bond ovvero a prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti infrastrutturali.
- A questo scopo, la Commissione europea opererà in collaborazione con la Banca Europea degli Investimenti (BEI) onde attrarre investitori interessati a opportunità di investimento a lungo termine a reddito stabile.

- Con il regolamento 1316/2013, come detto in precedenza, vengono assoggettati a regia unica i fondi europei destinati ai trasporti, intendendo con ciò il fatto che l'appartenenza o meno di un determinato progetto alle reti Core/Comprehensive diventa **condizione di eleggibilità** per l'utilizzo non soltanto dei fondi TEN-T, ma anche del fondo FESR la cui gestione è affidata ai Programmi Operativi sia nazionale che regionali.
- **L' 80-85% del budget CEF** (21-22,3 miliardi di euro) è destinato ai 9 Corridoi Transeuropei e alle priorità orizzontali.

(Cielo unico – SESAR; applicazioni telematiche ITS,RIS,ERTMS,VTMIS; Autostrade de IMare; nuove tecnologie, decarbonizzazione, sicurezza, ecc. )

Per l'Italia, a differenza di quanto avviene con i Fondi strutturali, **la quota nazionale non è garantita** dal Fondo di Rotazione ma deve essere di volta in volta prevista in via amministrativa (CIPE/contratti di programma) ovvero con provvedimenti legislativi ad hoc.

Considerato che, per ogni singolo progetto, il contributo europeo copre mediamente circa il 20-30% del relativo costo (con un massimo del 40% per i progetti transfrontalieri), ne consegue che ogni paese deve calibrare la propria partecipazione ai bandi TEN-T in relazione alle **disponibilità di bilancio**.

L'apporto di **capitali privati è stato limitato**, sinora, a interventi sugli scali aeroportuali (Malpensa, Venezia) e su un numero limitato di centri intermodali.

- Con questa concentrazione di risorse, la Commissione aspira a dare un'impronta marcatamente europea alla “politica dei trasporti”
- selezionando le **modalità prevalenti**,
- determinando **obiettivi e tempi di realizzazione**
- nonché fissando **livelli qualitativi** e standard prestazionali.

Per l'Italia dunque, le politiche europee dei trasporti con maggiore rilevanza sono quelle tese alla riduzione dei costi diretti e indiretti dell'interscambio internazionale, pertanto quelle tese al completamento delle reti di trasporto previste dalla Connecting Europe Facility .

In particolare tutti gli interventi previsti per lo sviluppo del Core Network in grado di modificare in modo radicale da un lato il sistema di attraversamento delle Alpi e degli Appennini (due barriere naturali che innalzano notevolmente i costi degli interscambi) e dall'altro migliorare e rendere più efficienti i **collegamenti ai nodi portuali e aeroportuali** in grado di rispondere alle crescenti esigenze di interscambio anche extra UE.

Inoltre, risulta particolarmente rilevante utilizzare il settore dei trasporti e le logiche di smart mobility quali leve per lo sviluppo di una green economy, cruciale per la **mitigazione degli effetti inquinanti**.

Quanto sopra pone questioni di rilievo nel rapporto con le politiche dei singoli Stati. Questi, se vorranno usufruire al massimo del contributo comunitario, dovranno orientare le domande di finanziamento verso le priorità indicate dalla Commissione all'interno dei bandi.

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 il 70-80% a carico dello stesso Stato membro.

E' accaduto in passato che per alcuni progetti la disponibilità di risorse nazionali si sia rivelata insufficiente dopo l'avvenuta assegnazione di contributi TEN-T .

In questi casi, l'Europa provvede al recupero delle somme non utilizzate, riducendo o revocando il finanziamento assentito.

Nel 2013, a seguito della Mid-term Review", la Commissione europea ha parzialmente definanziato 6 progetti italiani, riducendo il contributo TEN-T di complessivi 492 milioni di euro: Tunnel di base del Brennero (lavori) - 220.630.500; Accesso sud Brennero -33.199.330; Torino-Lione - 218.136.10; Trieste-Divača -2.200.000; ERTMS - Migrazione SCMT-ETCS - 1.400.000; ERTMS Corridoio B – Stoccolma Napoli - 16.500.000.

Ci troviamo in questo momento in una situazione analoga per cui è previsto un definanziamento importante a fine 2015, termine ultimo del periodo di programmazione 2007-2013.

- E' essenziale altresì il rispetto dei termini temporali entro i quali gli Stati devono completare gli interventi di rispettiva competenza: in questo senso, i regolamenti entrati in vigore il 1° gennaio 2014 pongono come termine tassativo per l'adeguamento delle reti il 2030 per la rete Core e il 2050 per la rete Comprehensive.
- Più che la minaccia di vedersi tagliati i finanziamenti europei da parte dei commissari a cui è stato affidato il compito di monitorare l'attuazione degli interventi sui corridoi di rispettiva competenza, la rincorsa dei stati ad assicurarsi i fondi CEF 2014-2020 sarà determinata **dall'efficienza amministrativa e dalla capacità di programmazione**, oltre che, come detto, dalla disponibilità di risorse di parte pubblica.

- Un aspetto fondamentale dei regolamenti in materia di sviluppo delle reti europee riguarda il rapporto con il i singoli Stati membri.
- Il trattato di Lisbona attribuisce alla Commissione europea un potere rafforzato che si attua mediante “atti delegati”, ovvero attraverso la devoluzione di poteri decisionali del Consiglio e del Parlamento europeo verso la stessa Commissione europea.
- Questo riguarda, tra l’altro, il potere di apportare modifiche e aggiornamenti periodici alle reti TEN-T.
- Il disegno europeo nasce da una dichiarata visione a scala continentale che programmaticamente si propone di collegare direttamente le capitali europee.

- I porti e gli aeroporti sono le uniche tappe intermedie delle reti Core (esistenti e/o programmate) e delle reti autostradali presenti nei singoli paesi.
- E vero che questa rete è completata da una rete secondaria (o comprensive) che costituisce un'armatura a dimensione regionale o addirittura macro-regionale, ma su questo secondo livello il sostegno finanziario della UE è nettamente residuale.
- Questo pone un doppio ordine di problemi: ci sono paesi che dovranno affrontare rilevanti investimenti per costruire o adeguare la loro rete Core (Polonia, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Grecia ecc.). Altri che, pur disponendo di una rete "matura" dovranno investire per migliorare il livello di integrazione nodi urbani, i porti e gli aeroporti.

- Quest'ultimo è il caso dell'Italia, dove lo sviluppo in fasi storiche distinte di porti e ferrovie ha determinato **una separazione fisica e una quasi generalizzata carenza di aree retroportuali, essenziali per corrispondere ai fabbisogni di sviluppo degli scali marittimi nazionali.**
- Il Consiglio europeo nel formulare le Raccomandazioni Specifiche all'Italia nell'ambito del semestre europeo ha posto come esigenza quella di (racc. n.2):
- *Adopt the planned national strategic plan for ports and logistics, particularly to help promote intermodal transport through better connections.*

- Gli elementi prioritari da considerare per lo sviluppo di una strategia efficace per lo sviluppo di una politica dei trasporti transnazionale e nazionale, oltre che di una mobilità urbana sostenibile e efficiente sono pertanto i seguenti

a)	Valorizzazione e accelerazione delle politiche indicate nel programma Connecting Europe Facility
b)	Favorire un quadro regolatorio chiaro nel settore ferroviario
c)	Sostegno alle politiche strategiche di riduzione dei consumi di carburanti e di emissioni di CO2 nel settore del trasporto merci su strada
d)	Sviluppare politiche a supporto della mobilità a basse emissioni
e)	Promuovere lo sviluppo degli Intelligent Transport Systems (ITS)
f)	Promuovere la creazione di una rete di nodi infrastrutturali multimodali in grado di soddisfare una domanda composita, in grado di servire il territorio e i cittadini in modo integrato e immediato
g)	Aumentare la sicurezza del trasporto su strada
h)	Affrontare il tema della logistica urbana con l'obiettivo di implementare una logistica urbana essenzialmente CO2 neutrale nei grandi centri urbani entro il 2030

- Le dimensioni macroregionali di cui è il processo di adozione formale è ormai completato, potrebbero costituire l'occasione per l'utilizzo dei fondi FESR per promuovere una maggiore accessibilità da parte dei centri urbani e dei distretti industriali alle reti TEN-T e ai porti.
- In questo senso, il Ministero ha posto all'attenzione delle Regioni interessate la possibilità di sviluppare il "pilastro" dell'accessibilità regionale «Connecting The Region» della Strategia EUSAIR ponendosi l'obiettivo di individuare interventi che possono essere sinergici con quelli dei Corridoi.
- Lo stesso può dirsi per le Regioni in obiettivo convergenza, con riferimento ad esempio alla progettazione della linea AV/AC Napoli-Foggia-Bari che poi attraverso il tracciato del Corridoio Scandinavo – Mediterraneo arriva fino a Taranto.

La strategia EUSAIR è stata adottata il 17/6/2014 e approvata in Consiglio il 24/10/14 è stata avviata con una Kick-off Conference il 18/11/2014.

Essa prevede 4 pilastri oltre ad aspetti di rilevanza trasversale.

Il pilastro 2 “Connettere la Regione” affronta due priorità distinte anche se interconnesse tra loro:

- **Trasporti**, a sua volta suddivisa in: Trasporti marittimi e connessioni intermodali verso l’hinterland,
- **Reti per l’energia**,

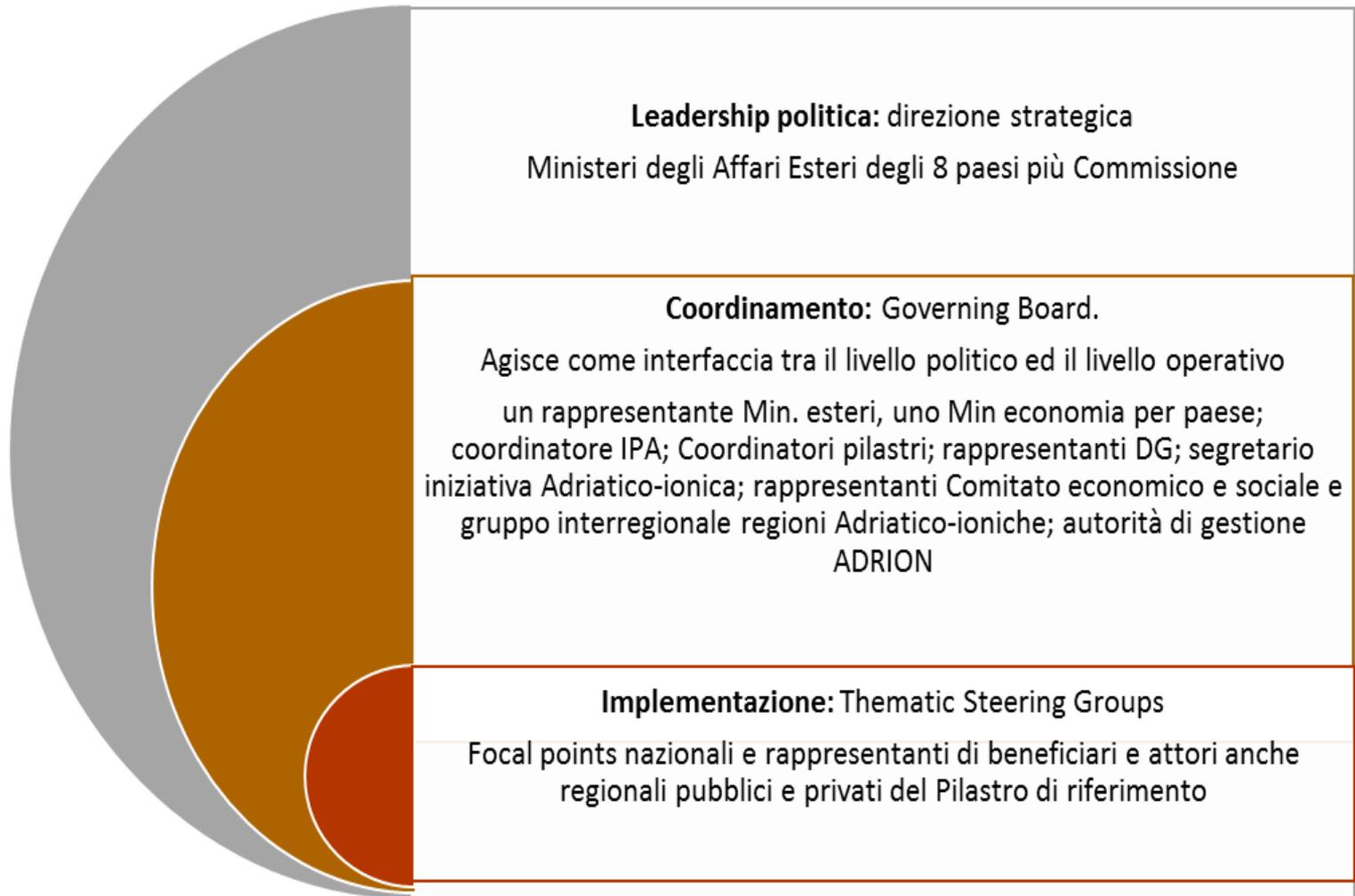
Vale la pena ricordare i tre fondamentali “NO” che caratterizzano il progetto della Strategia:

- NO a risorse finanziarie addizionali
- NO a nuove strutture in seno alla CE
- NO a nuove normative o atti legislativi.

La struttura di governo della Strategia che prevede **3 livelli: Politico; Coordinamento; implementazione:**

- **Politico rappresentato dai Ministeri degli Esteri più la Commissione.**
- **Coordinamento, rappresentato da un Governing Board** con il compito di direzione strategica dei TSG.
- **Implementazione, rappresentato dai TSG (gruppi di lavoro tematici).** I gruppi di lavoro saranno 4, quanti sono i pilastri, e saranno coordinati per un periodo minimo di 3 anni (a rotazione) da due referenti di due paesi, di cui uno Stato Membro ed un paese non UE. Per i primi tre anni i coordinatori del Pilastro 2 sono Italia e Serbia.

- Tra le funzioni principali dei TSG ci sono:
  - Definire le priorità del Pilastro;
  - Sviluppare criteri specifici per la selezione dei progetti a partire dai 6 criteri generali definiti dal GB;
  - Identificare/selezionare i progetti meritevoli di essere inclusi nel piano di azione di EUSAIR che contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi previsti;
  - Identificare le risorse finanziarie disponibili per il finanziamento dei progetti selezionati;
  - Garantire il collegamento con gli altri gruppi, con le autorità di gestione dei programmi comunitari e dello strumento IPA;
  - Garantire il reporting al GB.



- **Attività da svolgere entro la prossima riunione:**
- I coordinatori proporranno una proposta di governance condivisa
- Ogni paese deve produrre una lista di Priorità
- Ogni paese deve identificare e proporre una lista di criteri di selezione delle azioni progettuali
- I coordinatori e i membri devono fare una rilevazione delle fonti di finanziamento disponibili per i trasporti e le reti per l'energia.
- Ogni paese deve realizzare una baseline (base di dati a livello nazionale) quale base di discussione (le fonti di tali dati possono essere: 1) gli enti in contatto con i coordinatori; 2) le fonti delle statistiche ministeriali; 3) Dati Eurostat fornibili dalla CE anche al fine di armonizzare i dati che possono essere disallineati tra i vari Stati

Il bacino Adriatico-Ionico rappresenta il pilastro principale della macro-regione, ed il suo punto di forza. Il trasporto marittimo con le Autostrade del Mare e lo Short Sea Shipping, è di importanza strategica e può svolgere un ruolo cruciale per lo sviluppo della macro-regione nel suo complesso. Tuttavia, **il trasporto marittimo deve andare di pari passo con lo sviluppo di un sistema di trasporto intermodale moderno ed efficiente, che integri il trasporto marittimo con le vie fluviali, le ferrovie, le strade e gli aeroporti, e che sia collegato con i principali corridoi TEN-T della macro-regione: Baltico–Adriatico, Scandinavo-Mediterraneo, Mediterraneo, Reno-Danubio; Orient-EastMed; oltre a prevedere la connessione con il corridoio Reno-Alpino.**

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

118 progetti

85 in corso

33 completati

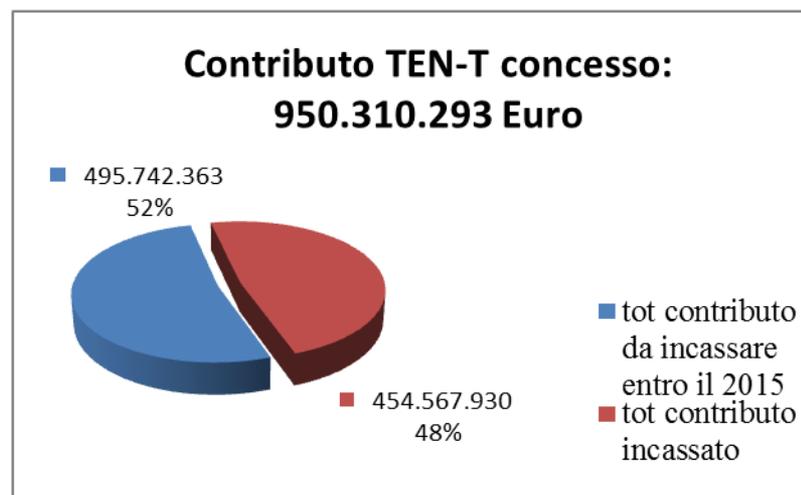


elenco progetti  
2007-2013

## Statistiche sul contributo TEN-T concesso all'Italia a valere sul bilancio UE 2007-2013

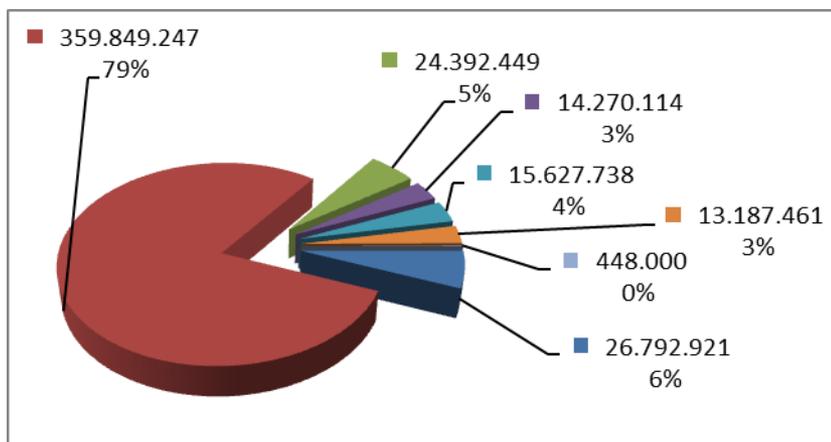
Grafico 1 - Contributo TEN-T assegnato nel periodo 2007-2013

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
<b>TOTALE</b>	<b>950.310.293</b>	<b>100</b>



Dati aggiornati al Q4 2014

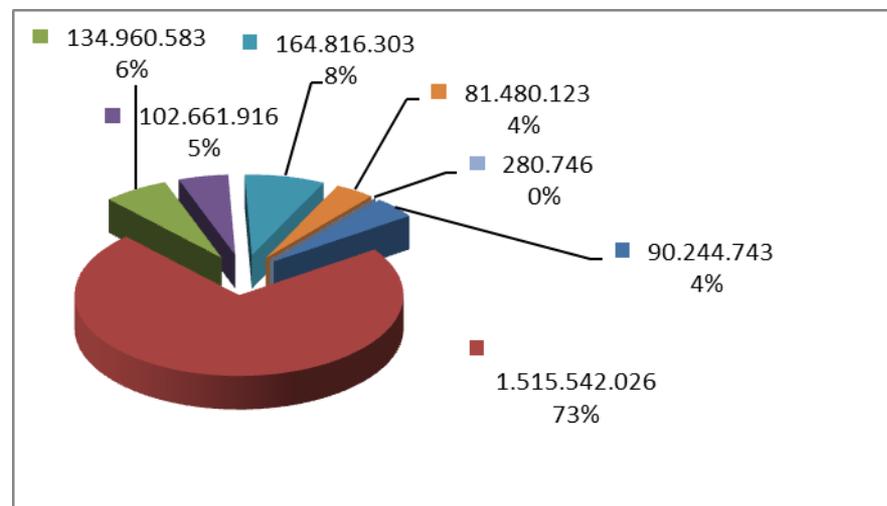
## Grafico 2 - Contributo TEN-T incassato per modalità di trasporto



Ripartizione per modalità di trasporto		
Modalità	Totale (€)	%
Aerea	15.627.738	3,4%
Ferroviana	359.849.247	79,2%
ERTMS	26.792.921	5,9%
Fluviale	13.187.461	2,9%
Marittima	14.270.114	3,1%
Multimodale	448.000	0,1%
Stradale	24.392.449	5,4%
<b>TOTALE</b>	<b>454.567.930</b>	<b>100,0%</b>

## Grafico 3 - Importo speso per modalità di trasporto

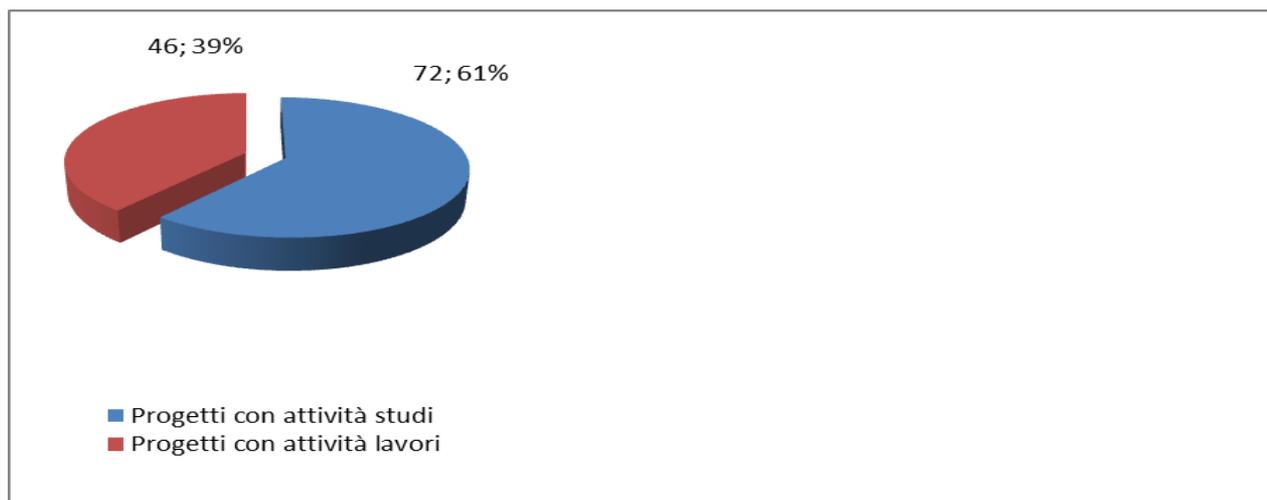
Ripartizione per modalità di trasporto		
Modalità	Totale (€)	%
Aerea	164.816.303	7,9%
Ferroviaria	1.515.542.026	72,5%
ERTMS	90.244.743	4,3%
Fluviale	81.480.123	3,9%
Marittima	102.661.916	4,9%
Multimodale	280.746	0,0%
Stradale	134.960.583	6,5%
<b>TOTALE</b>	<b>2.089.986.440</b>	<b>100,0%</b>



## Percentuale del contributo incassato sul contributo concesso per modalità di trasporto

Modalità	N. progetti	Contributo concesso (€)	Contributo incassato (€)	% incassato /assegnato
Aerea	16	50.953.898	15.627.738	30,67%
Ferroviaria	31	749.907.997	359.849.247	47,99%
ERTMS	16	54.984.565	26.792.921	48,73%
Fluviale	8	17.148.711	13.187.461	76,90%
Marittima	32	45.123.900	14.270.114	31,62%
Multimodale	2	307.500	448.000	145,69%
Stradale	13	31.883.722	24.392.449	76,50%
<b>TOTALE</b>	<b>118</b>	<b>950.310.293</b>	<b>454.567.930</b>	<b>47,83%</b>

## Grafico 4- 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
<b>TOTALE</b>	<b>118</b>	<b>72</b>	<b>46</b>

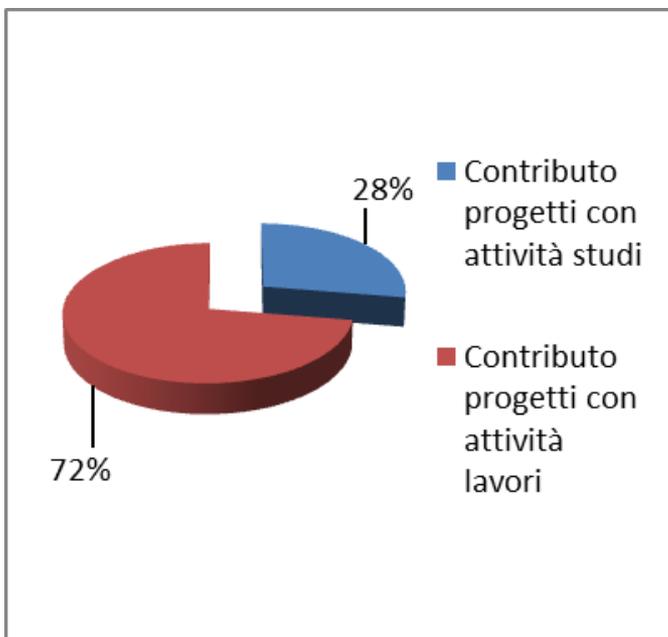


Grafico 5- Ripartizione dei progetti tra studi e lavori per importi

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%
<b>TOTALE</b>	<b>950.310.293</b>	<b>262.001.896</b>	<b>27,6%</b>	<b>688.308.397</b>	<b>72,4%</b>

Normativa di riferimento:

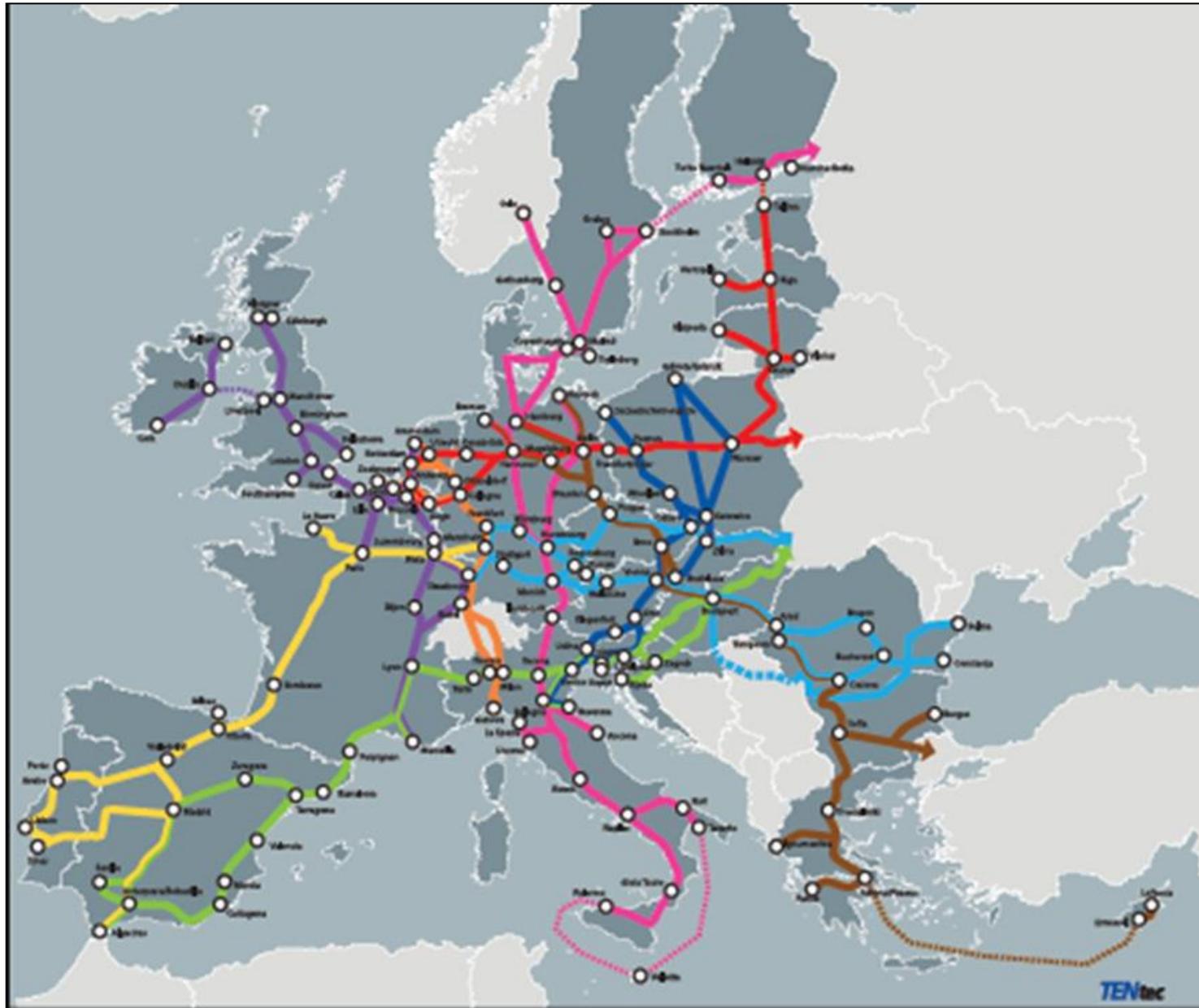
- Regolamento TEN-T n.1315/2013
- Regolamento finanziario CEF n. 1316/2013

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



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 sono previste due riunioni per avviare la fase di attuazione delle misure individuate.

## **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 è stato presentato agli Stati Membri il 22 dicembre 2014 ed è stato recentemente approvato. Esso 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**

## PP1 - “Berlino - Palermo” riconfigurato come “Scandinavian-Mediterranean” Corridor

(RU border – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Malmö – Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg – Malmö – København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover – Bremen – Hannover – Nürnberg – Rostock – Berlin – Leipzig – München – Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze – Livorno/La Spezia - Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta – Napoli – Gioia Tauro – Palermo – Valletta)

Con l’inclusione del tratto da Napoli fino a Palermo passando per Catania e la nuova sezione Napoli-Bari-Taranto; la nuova sezione Bologna-Ancona; le nuove sezioni Firenze-La Spezia e Firenze



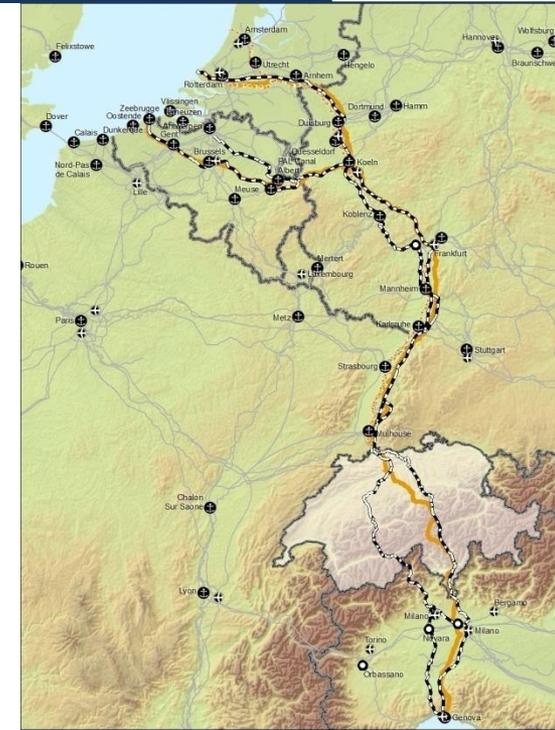
## PP23 riconfigurato come “Baltic Adriatic Corridor”

(Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Katowice – Ostrava – Brno – Wien – Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava – Katowice – Žilina – Bratislava – Wien – Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste – Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste)

Con l’estensione fino a Ravenna via Klagenfurt, Udine - Venezia / Trieste / Bologna

# PP24 riconfigurato come “Rhine - Alpine Corridor”

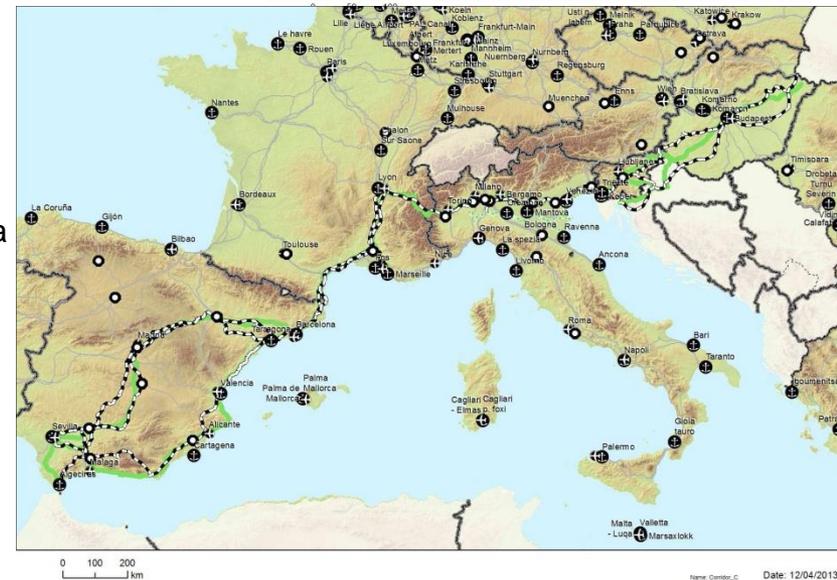
(Genova – Milano – Lugano – Basel – Genova – Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln  
 Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam  
 Nijmegen – Rotterdam Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent  
 Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge)



- Con l’inclusione della linea ferroviaria del Lotschberg-Sempione e della linea del Gottardo

# PP6 riconfigurato come “Mediterranean Corridor”

(Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona – Sevilla – Bobadilla – Murcia  
 Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona – Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille/Lyon – Torino – Novara – Milano – Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper - Ljubljana – Budapest  
 Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – UA border)



- Con l’inclusione del sistema idroviario “Milano-Venezia”

# I 4 Corridoi multimodali che interessano l'Italia



CORRIDOIO	COORDINATORE
<b>Scandinavian-Mediterranean</b>	<b>Mr Pat COX</b> (IRLANDA) Contact person: Mr Leo Huberts <a href="mailto:Leo.HUBERTS@ec.europa.eu">Leo.HUBERTS@ec.europa.eu</a>
<b>Mediterranean</b>	<b>Mr Laurens Jan BRINKHORST</b> (PAESI BASSI) Contact person: Mr Gunther Ettl <a href="mailto:Gunther.ETTL@ec.europa.eu">Gunther.ETTL@ec.europa.eu</a>

CORRIDOIO	COORDINATORE
<b>Baltic-Adriatic</b>	<b>Mr Kurt BODEWIG</b> (GERMANIA) Contact person: Ms Silke Brocks <a href="mailto:Silke.BROCKS@ec.europa.eu">Silke.BROCKS@ec.europa.eu</a>
<b>Rhine-Alpine</b>	<b>Ms Ana DE PALACIO</b> (SPAGNA) dimissionaria  Contact person: Mr Patrick Vankerhoven <a href="mailto:Patrick.Vankerckhoven@ec.europa.eu">Patrick.Vankerckhoven@ec.europa.eu</a>

## ***I corridoi orizzontali***

<b>CORRIDOIO</b>	<b>COORDINATORE</b>
<b>ERTMS</b>	Mr Karel VINCK (BE)
<b>MOTORWAYS OF THE SEA</b>	Mr Luis VALENTE DE OLIVEIRA (PT) as of 1.7.2014: Mr Brian SIMPSON (UK)

Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo è un asse fondamentale per l'economia europea, attraversando quasi tutto il continente da nord a sud.

Esso comprende sette Stati membri dell'UE: Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta e in aggiunta, la Norvegia.

È il corridoio più esteso in termini di lunghezza della rete con oltre di 9.300km di rete ferroviaria prioritaria ed oltre 6.300 km di rete stradale prioritaria, coinvolge 25 porti core, 19 aeroporti, 44 terminali ferroviario-stradali e 18 nodi urbani.

Per la realizzazione degli obiettivi illustrati nel piano di lavoro entro il 2030, il costo totale degli investimenti riconducibili al 73% dei progetti identificati sul corridoio, ammonta a circa 144 miliardi di euro.

## II Corridoio Scan-Med

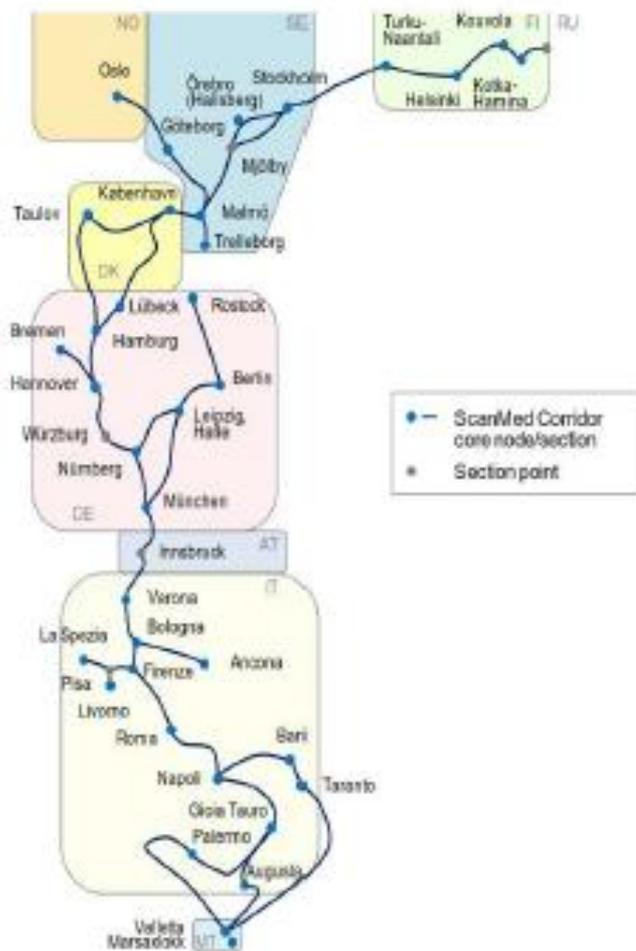


Figure 1: Alignment of the Scan-Med Corridor

### II Corridoio Scan-Med

Mode/ Node	Dimension	FI	NO	SE	DK	DE	AT	IT	MT	Total
Rail	network length [km]	518	169	1.462	476	3.532	127	3.053	-	9.337
Road		376	116	1.039	440	1.869	109	2.401	22	6.372
Airports	number	2	1	3	1	7	-	4	1	19
Seaports		4	1	4	1	4	-	9	2	25
RRT		5	1	7	2	16	0	13	-	44
Rail	Share of Corridor [%]	5,5%	1,8%	15,7%	5,1%	37,8%	1,4%	32,7%	n.a.	100,0%
Road		5,9%	1,8%	16,3%	6,9%	29,3%	1,7%	37,7%	0,3%	100,0%
Airports		10,5%	5,3%	15,8%	5,3%	36,8%	n.a.	21,1%	5,3%	100,0%
Seaports		16,0%	4,0%	16,0%	4,0%	16,0%	n.a.	36,0%	8,0%	100,0%
RRT		11,4%	2,3%	15,9%	4,5%	36,4%	0,0%	29,5%	n.a.	100,0%

Table 1 Characteristics of Scan-Med Corridor in the year 2014



## Il Corridoio Scandinavo Mediterraneo in Italia

- I nodi Urbani:
- Bologna
- Roma
- Napoli
- Palermo
  
- Gli aeroporti:
- Bologna
- Roma (Fiumicino)
- Napoli
- Palermo

**SCANDINAVIAN  
MEDITERRANEAN  
CORRIDOR**

TRANSPORT MODE: Airports  
PARAMETER: Connection with Rail  
YEAR: 2014

YES: + Planned/under constr.: + + + +  
NO: + Malta: No Railways\*\*  
Obligation to connect to rail by 2050: +  
Urban node: ○

## Il Corridoio Scandinavo Mediterraneo in Italia

I porti:

- La Spezia
- Livorno
- Ancona
- Napoli
- Bari
- Taranto
- Gioia Tauro
- Augusta



<b>SCANDINAVIAN MEDITERRANEAN CORRIDOR</b>	TRANSPORT MODE: Ports	YES	Planned/under const.
	PARAMETER: Connection with Rail	ND	Malta: No Railways
	YEAR: 2014	Urban node:	



<b>SCANDINAVIAN MEDITERRANEAN CORRIDOR</b>	TRANSPORT MODE: Ports	0-2:	5-6:
	PARAMETER: Road Connection (no. of lanes)	3-4:	7-30:
	YEAR: 2014	Urban node:	

## Il Corridoio Scandinavo Mediterraneo in Italia

La rete ferroviaria

- I parametri tecnici:
- Lunghezza treni
  - Elettrificazione



## Il Corridoio Scandinavo Mediterraneo in Italia

La rete ferroviaria

I parametri tecnici:

- ERTMS
- Max Carico Assiale



### *I progetti italiani sullo Scan-Med:*

Country	Rail	Rail + other	Road	Road + other	Sea-port	Sea-port + MoS	MoS	Air-port	RRT	Other	Total
AT/IT	2										2
IT	62	13	13	3	21	4	1	1	1		119

Due dei più grandi progetti prioritari infrastrutturali europei si trovano sul corridoio Scandinavo-Mediterraneo: il collegamento fisso Fehmarn Belt tra la Danimarca e la Germania e la Galleria di Base del Brennero tra Austria e Italia. Il Tunnel di Base del Brennero è l'elemento principale della nuova ferrovia del Brennero da Monaco a Verona.

- I bandi che verranno pubblicati nell'arco della Programmazione 2014-2020 saranno di due tipologie: bandi Multiannuali e bandi Annuali, differenti per risorse finanziarie associate e priorità di finanziamento.
- Ai bandi Multiannuali infatti sarà destinato l'80-85% dell'intero budget, la restante parte, pari quindi al 15-20%, sarà allocata sui bandi Annuali.
- Le priorità di finanziamento dei bandi e le ulteriori ripartizioni percentuali delle risorse al loro interno, sono riportate di seguito sinteticamente:

- Bandi Multiannuali:
  - 80%: Implementazione sezioni mancanti, miglioramento dei collegamenti transfrontalieri, rimozione colli di bottiglia, incremento dell'interoperabilità (prevalentemente ferroviaria) sulle sezioni dei Corridoi multimodali e sulle altre sezioni pre-indentificate della Core Network; interoperabilità ed ERTMS;
  - 5%: Implementazione di sistemi di trasporto sostenibili ed efficaci, decarbonizzazione, sviluppo di nuove tecnologie a basso impatto ambientale e efficienti dal punto di vista energetico, miglioramento della sicurezza (incluse aree sicure sulla rete stradale);
  - 15%: Ottimizzazione dell'integrazione modale e dell'interconnessione intermodale, miglioramento dell'interoperabilità mediante le applicazioni telematiche (SESAR, ITS, RIS, VTMIS, MOS). Collegamenti con piattaforme logistiche.

- Bandi Annuali:
  - 80%: Implementazione sezioni mancanti, miglioramento dei collegamenti transfrontalieri, rimozione colli di bottiglia, incremento dell'interoperabilità (prevalentemente ferroviaria) sulle restanti sezioni della Core Network e sulla Comprehensive Network;
  - 5%: Implementazione di sistemi di trasporto sostenibili ed efficaci, decarbonizzazione, sviluppo di nuove tecnologie a basso impatto ambientale e efficienti dal punto di vista energetico, miglioramento della sicurezza; servizi di trasporto merci; azioni che riducono il rumore.
  - 15%: Implementazione di applicazioni telematiche non incluse nelle priorità dei bandi Multiannuali, miglioramento dell'accessibilità per persone disabili. Collegamenti con piattaforme logistiche.

Le principali condizioni che dovranno soddisfare le proposte progettuali che verranno presentate per l'ottenimento di contributi comunitari sono di seguito indicate:

- Analisi Costi&Benefici che dimostri la massimizzazione della leva finanziaria prodotta dal co-finanziamento;
- VAS per nuovi progetti;
- Applicazione del principio: “Use it or lose it”, ovvero possibile riallocazione del finanziamento comunitario in caso di progetti che non rispettino le condizioni ed i tempi di realizzazione indicati nella Decisione.

## *Il primo bando CEF da 11.9 mld di Euro*

- Il primo bando CEF che si è chiuso il 3 marzo scorso, ha messo a disposizione €11.9 miliardi di euro
- L'Italia ha sottomesso n.83 proposte concernenti tutte le modalità di trasporto pari a circa l'11% del totale delle proposte pervenute.
- Complessivamente sono pervenute alla CE, n. 735 proposte di cui n.328 inerenti la realizzazione di interventi fisici.
- Questo risultato rappresenta un'importante inversione di tendenza: dagli studi sviluppati nella precedente programmazione sono finalmente scaturiti progetti di implementazione concreta.
- Per quanto concerne l'ammontare finanziario complessivo delle proposte, esso ha raggiunto un valore tre volte superiore alla disponibilità finanziaria del bando pari a circa 36,6 mld di euro.

- L'insieme delle proposte progettuali inviate alla Commissione UE prevede investimenti ammissibili pari a 7.009 milioni di euro da realizzare entro il 2020 in base al cronoprogramma trasmesso per ogni intervento, con una richiesta di contributo comunitario pari a 2.500 milioni di euro pari al 21% delle risorse disponibili nel bando;
- Questo risultato è frutto dell'ampia mobilitazione da parte di una pletera di soggetti che operano nel settore dei trasporti, da RFI ad ANAS, numerose Autorità Portuali, passando per ENAV, fino al coinvolgimento di enti territoriali e soggetti privati.

Si segnalano 35 proposte nel settore ferroviario:

- 3 proposte relative a studi e lavori sulle sezioni transfrontaliere del Tunnel di Base del Brennero e della linea ferroviaria Torino-Lione, con la richiesta di contributo europeo per l'Italia da parte di BBT SE e LTF SAS rispettivamente pari a rispettivamente circa 796,5 mln di euro e 720 mln di euro;

- 15 proposte di RFI sui corridoi multimodali TEN-T: realizzazione AV/AC (Terzo Valico dei Giovi) e potenziamento di linee ed impianti (nodo di Genova) sul Corridoio “Reno-Alpino”, potenziamento tecnologico ed infrastrutturale sul Corridoio “Mediterraneo” (rispettivamente sulle linee “Milano-Venezia”, “Treviglio-Brescia” e “Torino-Milano-Venezia”), potenziamento tecnologico, infrastrutturale ed intermodale (nodo di Roma e Napoli), adeguamenti prestazionali sulle linee di collegamento con i porti (Livorno, La Spezia) sul Corridoio “Scandinavo-Mediterraneo” e sempre lungo il medesimo corridoio, opere per la messa a modulo 750 m della linea Brennero-Verona; realizzazione di impianti di collegamento con i nodi e ripristino di linee sul Corridoio “Baltico-Adriatico” (Nodo di Bologna, la linea per Venezia e linea dei bivi sul nodo di Venezia), nonché un potenziamento tecnologico mediante SCMT sulla rete sarda (RFI);

Sono previste altresì 3 progettazioni, sempre in capo ad RFI, per il collegamento ferroviario degli aeroporti di Venezia, Roma Fiumicino e Milano Malpensa, quest’ultima correlata ad 1 proposta di collegamento a Nord dell’aeroporto di Milano Malpensa (SEA e FERROVIENORD)

- 1 studio di articolazione tecnico - finanziaria (schema PPP) per il collegamento dell'aeroporto di Genova.
- 7 progetti riguardano l'implementazione del sistema di segnalamento e controllo ERTMS: 3 dei quali sui corridoi A e D, sulla linea "Roma - Firenze", 1 progetto per la formazione del personale e l'attrezzaggio a bordo treno promosso da NTV, 2 proposte internazionali per la semplificazione, facilitazione ed armonizzazione dei processi autorizzativi per la messa in esercizio e certificazione ERTMS, con la partecipazione di RINA; infine 1 progetto per l'attrezzaggio di bordo;
- 3 proposte di rafforzamento delle performance dei Corridoi Ferroviari Merci n.1, 5 e 6;
- 2 studi rispettivamente per la circolazione di treni con lunghezza di 750 mt lungo alcune sezioni dei corridoi e la riqualificazione e ristrutturazione di 4 nodi di interscambio nella Regione Lazio.

In rilievo anche il settore marittimo con un contributo richiesto complessivo pari a 226 milioni di euro, tra cui:

- realizzazione di banchine, allungamento moli, piazzali, attività di dragaggio, stazioni marittime, piattaforme offshore/onshore, (Ravenna 29 milioni; Trieste 19,7 milioni; Venezia 4 milioni; Ancona 1,45 milioni)
- interventi inseriti nel contesto del piano di "ambientalizzazione" del porto e mirano alla riduzione degli impatti ambientali da emissioni e alla modernizzazione ed ampliamento degli impianti per servizi ecologici alle navi (Genova 4,6 milioni)
- la progettazione/costruzione di piattaforme logistiche e terminal container (Trieste e Venezia, 22,3 milioni; Vado ligure 5 milioni)
- opere di accesso ai porti e collegamenti a interporti, in particolare ferroviari (Livorno 11,6 milioni; Venezia 11,4 milioni; Piombino 0,6 milioni) e stradali (Ancona 3 milioni);
- lo sviluppo di nuovi collegamenti di Autostrade del Mare e collegamenti con mercati del Mediterraneo orientale (Civitavecchia 6,9 milioni, Venezia e La Spezia 1 milione, Gioia Tauro 0,6 milioni )
- lavori per viabilità interna al porto (Cagliari 2,2 milioni)

- realizzazione di una infrastruttura per rete in fibra ottica promossa dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto per lo scambio delle informazioni nave-porto (Capitanerie/RAM 6,6 milioni)
- coinvolgimento porti ed industrie per l'utilizzo del carburante alternativo LNG (91,6 milioni)
- aspetti di Sea Traffic Management (3,9 milioni)
- studio per un sistema di incentivi per sostenere le Autostrade del Mare (0,2 milioni)

In molti di questi progetti è incluso nel partenariato il soggetto RAM.

Per quanto concerne il settore aereo, ENAV ha trasmesso 3 proposte con lo scopo di sviluppare le funzionalità di gestione del traffico aereo (ATM) nell'ambito dell'implementazione del Cielo Unico Europeo, per un contributo richiesto complessivo pari a 45,3 milioni di euro.

Per lo sviluppo del sistema idroviario padano-veneto – avviato ormai da diversi anni – è stato chiesto un contributo di 21,9 milioni di euro attraverso la rimozione di ostacoli alla navigazione e per l'adeguamento a classe V (AIPO, Provincia di Ferrara, UNI, Sistemi Territoriali e RAM) e per la prosecuzione dell'implementazione del sistema RIS (River Information System).

Nel settore stradale si chiede un contributo di 16,6 milioni per 9 proposte tra cui 2 progettazione preliminari (ANAS) per l'ammodernamento degli svincoli del GRA del nodo di Roma e per il bypass urbano per il nodo di Palermo, 4 proposte per lo sviluppo di azioni pilota per servizi di ITS sui corridoi nazionali stradali (Consorzio European ITS European Platform), 1 proposta per l'implementazione del servizio delle chiamate di emergenza E-Call e 2 proposte sul tema Eco-Driving e per l'implementazione di un sistema di gestione traffico centralizzato (ARCESE).

Sempre nel campo intermodale, sono state istruite 6 proposte per una richiesta di contributo di 11,1 milioni di euro, 2 delle quali provenienti dagli interporti di Padova e Pordenone per potenziare l'efficienza e capacità operativa dei terminal con forte impatto sull'intermodalità nel traffico di lunga distanza;

1 studio internazionale per individuare le misure necessarie per trasformare gli esistenti terminal intermodali localizzati lungo il corridoio Reno-Alpino in un network di "Smart Hub" (SITI e UNIONTRAPORTI) ed un'analisi sui corridoi doganali con l'obiettivo di accelerare le operazioni di sdoganamento, preclearing, sportello unico, accessi controllati con l'opportunità congiunturale dell'Expo 2015 di Milano con capofila la Regione Liguria; uno studio per la promozione e la diffusione di soluzioni tecnologiche e organizzative per superare le barriere al commercio internazionale tra i porti della rete centrale e partner in paesi terzi (AP Livorno e Alessandria d'Egitto); uno studio per l'implementazione di applicazioni pilota di standard di e-Freight e infrastrutture tecnologiche lungo 3 corridoi TEN-T di Core Network: Atlantico, Mediterraneo e Baltico Adriatico.

Infine, in tema di innovazione si rilevano 5 proposte per un contributo richiesto di 5 milioni di euro, tra cui 2 studi con azioni pilota per stazioni di ricarica elettrica su strada (ENEL e Istituto Internazionale delle Comunicazioni), 2 studi con azioni pilota per stazioni di rifornimento con LNG per traffico stradale (Unilever e Edison) nonché l'implementazione di soluzioni innovative per la produzione di energia elettrica da moto

# Statistiche

## CONTRIBUTO RICHIESTO PER MODALITA'

modalità	Somma di co-financing amount	%
AIR	€ 45.365.525,00	1,8%
ERTMS	€ 101.307.359,76	4,1%
INNOVATION	€ 5.024.640,00	0,2%
INTERMODAL	€ 11.119.318,00	0,4%
ITS	€ 14.399.972,72	0,6%
IWW	€ 21.960.600,00	0,9%
MARITIME	€ 189.366.169,10	7,6%
MOS	€ 36.682.500,00	1,5%
RAIL	€ 2.073.130.000,00	82,9%
ROAD	€ 2.205.000,00	0,1%
<b>Totale complessivo</b>	<b>€ 2.500.561.084,58</b>	<b>100,0%</b>

**CONTRIBUTO RICHIESTO PER MODALITA' E PER STUDI E/O LAVORI**

modalità	importo finanziamento per STUDI	%
ERTMS	€ 380.000,00	
INNOVATION	€ 450.000,00	
INTERMODAL	€ 4.954.000,00	
ITS	€ 2.343.486,72	
IWW	€ 1.195.000,00	
MARITIME	€ 75.700.145,00	
MOS	€ 24.150.500,00	
RAIL	€ 196.230.000,00	
ROAD	€ 2.205.000,00	
<u>Totale complessivo</u>	<b>€ 307.608.131,72</b>	12%

modalità	importo finanziamento per STUDI e LAVORI/PILOTA	%
<u>AIR</u>	€ 45.365.525,00	
ERTMS	€ 3.320.359,76	
INNOVATION	€ 4.574.640,00	
INTERMODAL	€ 6.165.318,00	
MARITIME	€ 49.742.246,00	
MOS	€ 12.532.000,00	
RAIL	€ 995.560.000,00	
<u>Totale complessivo</u>	<b>€ 1.117.260.088,76</b>	45%

modalità	importo finanziamento per LAVORI	%
ERTMS	€ 97.607.000,00	
ITS	€ 12.056.486,00	
IWW	€ 20.765.600,00	
MARITIME	€ 63.923.778,10	
RAIL	€ 881.340.000,00	
<b>Totale complessivo</b>	<b>€ 1.075.692.864,10</b>	<b>43%</b>



Progetti CEF

# Timing

## Information about CEF 2014 Work Programmes

Indicative timetable	
Publication of Calls 2015	11 September 2014
Calls deadline	3 March 2015
Evaluation	March 2015 – May 2015
Presentation to CEF Committee	<b>July 2015</b>
Adoption of Selection Decision	September 2015
Adoption of Individual Decisions	October 2015- December 2015

## Information about CEF 2015-2016 Work Programmes

Indicative timetable	
Publication of Calls 2015 (only SESAR)	1 November 2015
Calls deadline	28 February 2016
Evaluation	March 2016 – May 2016
Presentation to CEF Committee	June 2016
Adoption of Selection Decision	July - September 2016
Adoption of Individual Decisions	October 2016- December 2016

Indicative timetable	
Publication of Calls 2015 (all priorities)	16 October 2016
Calls deadline	15 February 2017
Evaluation	March 2017 – May 2017
Presentation to CEF Committee	June 2017
Adoption of Selection Decision	July - September 2017
Adoption of Individual Decisions	October 2017- December 2017

*Grazie per l'attenzione!*

Federica Polce

*Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici*

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

*Divisione IV- Sviluppo della rete di trasporto transeuropea e dei corridoi multimodali*

*Tel. +39 (0)6 4412 6202 - 4273*

*Fax +39 (0)6 44125389*

[federica.polce@mit.gov.it](mailto:federica.polce@mit.gov.it)

[www.mit.gov.it](http://www.mit.gov.it)