

FINANZIAMENTI EUROPEI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

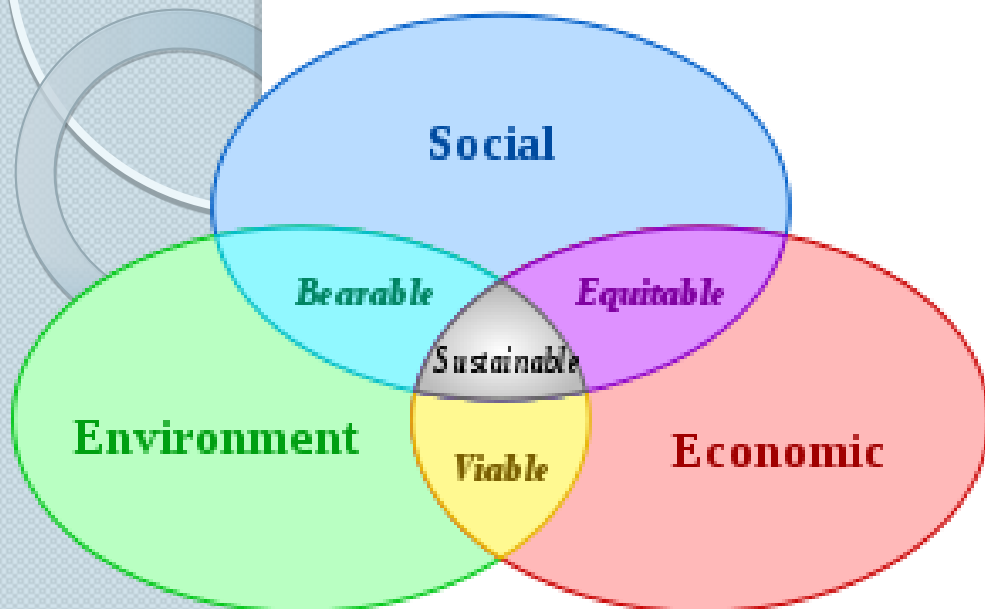


Giuseppe Pace
Università di Gent (Belgio)
ISSM - CNR
Bruxelles, 21 Marzo 2013

Indice

- Introduzione
- Libro Bianco dei trasporti (2011)
- Gli strumenti europei di finanziamento
 - Programma TEN-T
 - Horizon 2020
 - Intelligent Energy Europe
- E' sempre necessario un finanziamento EU?
- Un caso concreto: l'ex ferrovia Fano-Urbino

Introduzione 1/2



- Quando si parla di sostenibilità si vuole intendere il raggiungimento di un equilibrio tra le attività economiche, l'ambiente e la società nel breve, medio e lungo periodo.
- In particolare, delle attività economiche si considerano quegli effetti esterni alle attività stesse e di solito non contabilizzati come costi ("esternalità")
- L'interazione dei sistemi di trasporto con l'ambiente, sicurezza, salute pubblica, uso del suolo e congestione, ... ecc , produce molteplici esternalità:
 - **Cambiamento climatico** (emissioni di CO₂)
 - **Malattie respiratorie** (inquinamento e polveri)
 - **Malattie da stress** (rumore, traffico)
 - **Obesità** (dipendenza dall'auto)
 - **Traumi** (incidenti)
 - **Ambienti vegetali, animali ed acquatici modificati** (inquinamento, contaminazione, strade assassine, rumore, frammentazione)
 - **Perdita di biodiversità** (perdita di habitat, migrazione di specie esotiche)
 - **Qualità del suolo** (erosione, contaminazione)
 - **Qualità dell'acqua** (contaminazione, perdita di filtri naturali)
 - **Perdita di spazi** (diritto di passaggio, infrastrutture, parcheggi)
 - **Separazione dei quartieri** (rumore, barriere fisiche, volume di traffico)
 - **Ambiente costruito** (perdita del patrimonio storico, perdita di pedonalità, estetica)

Introduzione 2/2



Qual è il problema?

- I trasporti sono vitali per le economie nazionali ed internazionali e danno grandi benefici ai singoli e alle collettività economiche
- Tuttavia, le loro esternalità hanno conseguenze sociali e distributive importanti, quali l'accessibilità, la partecipazione, la salute che colpiscono principalmente i più deboli e le popolazioni povere, cioè coloro che meno beneficiano degli aspetti economici
- Inoltre, i trasporti hanno un alto consumo di energia non rinnovabile
- E' necessario equilibrare il ruolo positivo dei trasporti per la prosperità economica con le esternalità negative su ambiente, società e salute

Quando il trasporto è sostenibile?

- *Quando opera in maniera adeguata ed efficiente, promuove l'equità inter e intra generazionale, limita le emissioni e i rifiuti ed incoraggia l'uso di risorse rinnovabili.*

Cosa ne pensa l'Unione Europea?

- Secondo il **Trattato**, l'UE può contribuire al finanziamento negli Stati membri di progetti specifici nel settore dei trasporti.
- In seguito alla "Sustainable Development Strategy" adottata dal Consiglio Europeo a Gothenburg (Giugno 2001), la **mobilità sostenibile** è una delle priorità europee e tutti i programmi EU di finanziamento ne devono tenere conto.



Libro Bianco dei trasporti (2011)



ROADMAP TO A SINGLE EUROPEAN TRANSPORT AREA —
TOWARDS A COMPETITIVE AND RESOURCE-EFFICIENT TRANSPORT SYSTEM

- Abbandona apparentemente il concetto di sostenibilità a favore di quello dell'**efficienza** - più digeribile in tempi di crisi economica - e definisce strategie a cui tutti gli attori dei trasporti sono chiamati a contribuire
- La sfida è di **interrompere la dipendenza dal petrolio** del sistema trasportistico senza sacrificarne l'efficienza e compromettere la mobilità generale.
- Devono emergere **nuovi modelli di trasporto** e le azioni di tutti gli attori devono guardare ad obiettivi a medio (2030) e lungo termine (2050)
- Per **combinare efficienza con sostenibilità** le attività devono ridurre l'intensità del trasporto (meno distanza viaggio e più carico).
- Mentre le scelte di trasporto sono private, il pubblico può influenzare il sistema mediante le **decisioni nella costruzione d'infrastrutture**.
- Lo sviluppo di nuovi modelli si basa sui seguenti principi:
 1. Miglioramento dell'efficienza energetica dei veicoli in tutti i modi di trasporto, mediante lo sviluppo e l'impiego di carburanti e sistemi di propulsione sostenibili;
 2. Ottimizzare la performance della catena logistica multimodale
 3. Uso più efficiente dei trasporti e dell'infrastruttura grazie a migliori sistemi di informazione e di gestione del traffico, di una logistica avanzata e di misure di mercato EU

Gli strumenti europei di finanziamento

- Possibilità di finanziamento (diretto e indiretto) per la mobilità sostenibile nei programmi di finanziamento europeo proposti dalla Commissione Europea per il periodo 2014-2020
- Per il finanziamento di progetti d'infrastrutture nel settore dei trasporti si possono distinguere tre opzioni principali:
 - **Il Programma TEN-T** (selezione progetti centralizzata a livello europeo, con bandi annuali e pluriennali), per cui il QFP approvato prevede la “Connecting Europe Facility” come strumento di finanziamento pluriennale
 - **Il Fondo di Coesione** (diretto a Stati membri con reddito nazionale lordo pro capite inferiore al 90% della media europea – selezione centralizzata a livello nazionale)
 - **Fondi Regionali** (FESR, selezione a livello Regionale)
- Ciascuno di questi programmi può finanziare soltanto infrastrutture che appartengono alla rete TEN (TEN-T e Fondo Coesione) o che la collegano alle regioni (FESR). Il solo strumento di finanziamento diretto è il programma TEN-T, mentre fondi strutturali (Coesione e FESR) sono dipendenti dalla programmazione nazionale
- Un'altra opportunità più “leggera” di finanziamento EU di trasporto sostenibile, è rappresentata da **Horizon 2020** (che corrisponde alla convergenza del vecchio programma quadro della ricerca e del CIP – Competitiveness and Innovation programme – e che includerà anche l'Intelligent Energy Europe)



1.

I finanziamenti UE
per le Reti Ten nei Trasporti
(TEN-T)

Programma TEN-T

- 2011: **Nuove linee guida TEN-T** con l'individuazione di infrastrutture strategiche - il "core network" – da realizzare entro il 2030.
- Nuovo strumento integrato d'investimento per le infrastrutture del "core network": la "Connecting Europe Facility".
- Per i trasporti l'accordo raggiunto prevede 23,174 miliardi Euro, di cui però 10 miliardi saranno trasferiti dal Fondo di coesione e dovranno essere spesi nei Paesi eleggibili per il Fondo di coesione



Programma TEN-T - CEF

E' diretto allo sviluppo sostenibile?

In apparenza si: La “Connecting Europe Facility” (CEF) vuole contribuire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva attraverso lo sviluppo di reti TEN ad alta efficienza, assicurare benefici per l'intera UE in termini di competitività e di coesione economica, sociale e territoriale nel mercato unico e creare un contesto più propizio per gli investimenti privati e pubblici

Ma in realtà è ancora un po' lontano: Il CEF fornirà sostegno ai progetti di interesse comune con l'obiettivo di:

1. garantire nel lungo periodo trasporti sostenibili ed efficienti (misura: lunghezza della rete ferroviaria convenzionale e ad alta velocità nell'UE-27)
2. ottimizzare l'integrazione e l'interconnessione dei modi di trasporto e accrescere l'interoperabilità dei servizi di trasporto (misura: numero di porti e aeroporti collegati alla rete ferroviaria).

In particolare **sovvenzionerà:**

- Studi (contr. non sopra il 50% dei costi ammissibili);
- Lavori (da 20 a 40% dei costi ammissibili)
 - ferrovie e vie navigabili interne
 - azioni di sostegno alle sezioni stradali transfrontaliere
 - collegamenti di trasporto interno con porti e aeroporti, sviluppo di piattaforme multimodali e di porti
- Sistemi e servizi di gestione del traffico:
 - sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) (max 50%)
 - sistemi di gestione del traffico (max 20%).

IL BANDO ANNUALE TEN-T 2012

Se prendiamo però l'ultimo **bando annuale TEN-T 2012** appena scaduto (28/02/2013), la mobilità sostenibile ha una visibilità notevole.

La **priorità 2** promuove **l'innovazione e le nuove tecnologie nel campo delle infrastrutture e dei servizi di trasporto**, per ridurre le emissioni di CO2 e le esternalità in generale, tra cui mitigazione e adattamento al cambiamento climatico.

L'innovazione deve essere orientata al mercato: si finanziano solo **nuove tecnologie pronte per la produzione** e l'uso (i risultati devono essere a breve termine, i primi pronti alla fine 2014 e i progetti completati alla fine 2015) **Non si finanzia ricerca**

Si finanziano **studi che includono azioni pilota**, nel campo del trasporto merci/passeggeri, che devono essere condotte sulle **attività di trasporto reali**, e non solo una dimostrazione.

Si finanziano **test delle nuove tecnologie**, ma anche **test dei rapporti tra attori**, con la definizione di nuovi modelli orientati agli utilizzatori.

I progetti devono prevedere una **fase finale di sviluppo a grande scala**

Elementi di sostenibilità si possono trovare anche **nelle altre priorità**, e in particolare nelle priorità 1 e 4 dove si possono finanziare il **trasporto multi-modale** sia per le merci che per i passeggeri

Per le **merci** si possono finanziare:

Azioni miranti ad **accrescere la quota di trasporto con basse emissioni** di CO2 (treno, navigazione fluviale e marittima)

Sistemi e procedure per **l'integrazione modale** (interoperabilità ed integrazione dei flussi informativi intermodali)

Migliorare l'efficienza e la capacità dei **nodi intermodali**

Per il trasporto **passeggeri** si possono finanziare:

Collegamenti ferroviari agli aeroporti inclusi nel TEN-T, e in particolare la progettazione e gli studi ambientali necessari per la costruzione, e le attività di costruzione.

IL BANDO ANNUALE TEN-T 2012

In termini di sostenibilità:

- Le priorità 1 e 4 possono finanziare il trasporto multi-modale sia per le merci che per i passeggeri
- In particolare per le merci:
 - si possono finanziare azioni miranti ad accrescere la quota di trasporto con basse emissioni di CO2 (treno, navigazione fluviale e marittima)
 - Sistemi e procedure per l'integrazione modale (interoperabilità ed integrazione dei flussi informativi intermodali)
 - Migliorare l'efficienza e la capacità dei nodi intermodali
 - Priorità sarà data a piattaforme logistiche il cui trasferimento totale superi le 500.000 t, o alla piattaforma principale di una regione NUTS 2 connessa al trasporto stradale e ferroviario
- Per il trasporto passeggeri:
 - Si possono finanziare solo collegamenti ferroviari agli aeroporti inclusi nel TEN-T, e in particolare la progettazione e gli studi ambientali necessari per la costruzione, e le attività di costruzione.
- La priorità 2 mira a promuovere l'innovazione e le nuove tecnologie nel campo delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, al fine di contribuire alla decarbonizzazione e alla riduzione delle esternalità in generale, tra cui mitigazione e adattamento al cambiamento climatico.
 - L'innovazione deve essere orientata al mercato: si finanziano solo nuove tecnologie pronte per la produzione e l'uso (i risultati devono essere a breve termine, i primi pronti alla fine 2014 e i progetti completati alla fine 2015)
 - Si finanziano studi che includono azioni pilota, nel campo del trasporto merci/passeggeri, che devono essere condotte sulle attività di trasporto reali, e non solo una dimostrazione.
 - In particolare si finanziano test delle nuove tecnologie, ma anche test dei rapporti tra attori, con la definizione di nuovi modelli orientati agli utilizzatori. Infine, i progetti devono prevedere una fase finale di sviluppo a grande scala
 - Non si finanzia ricerca

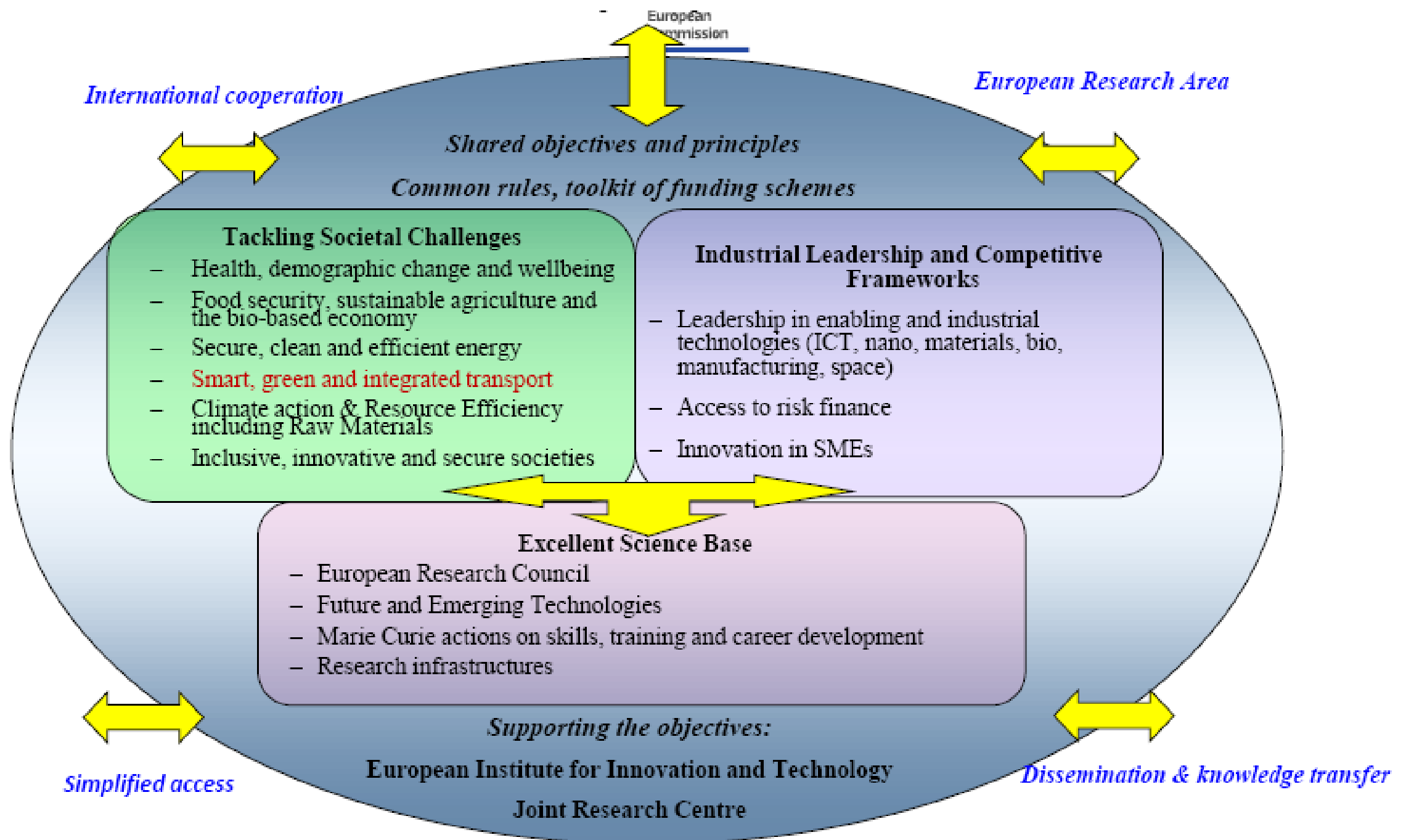


2. Horizon 2020

Horizon 2020 (1/3)

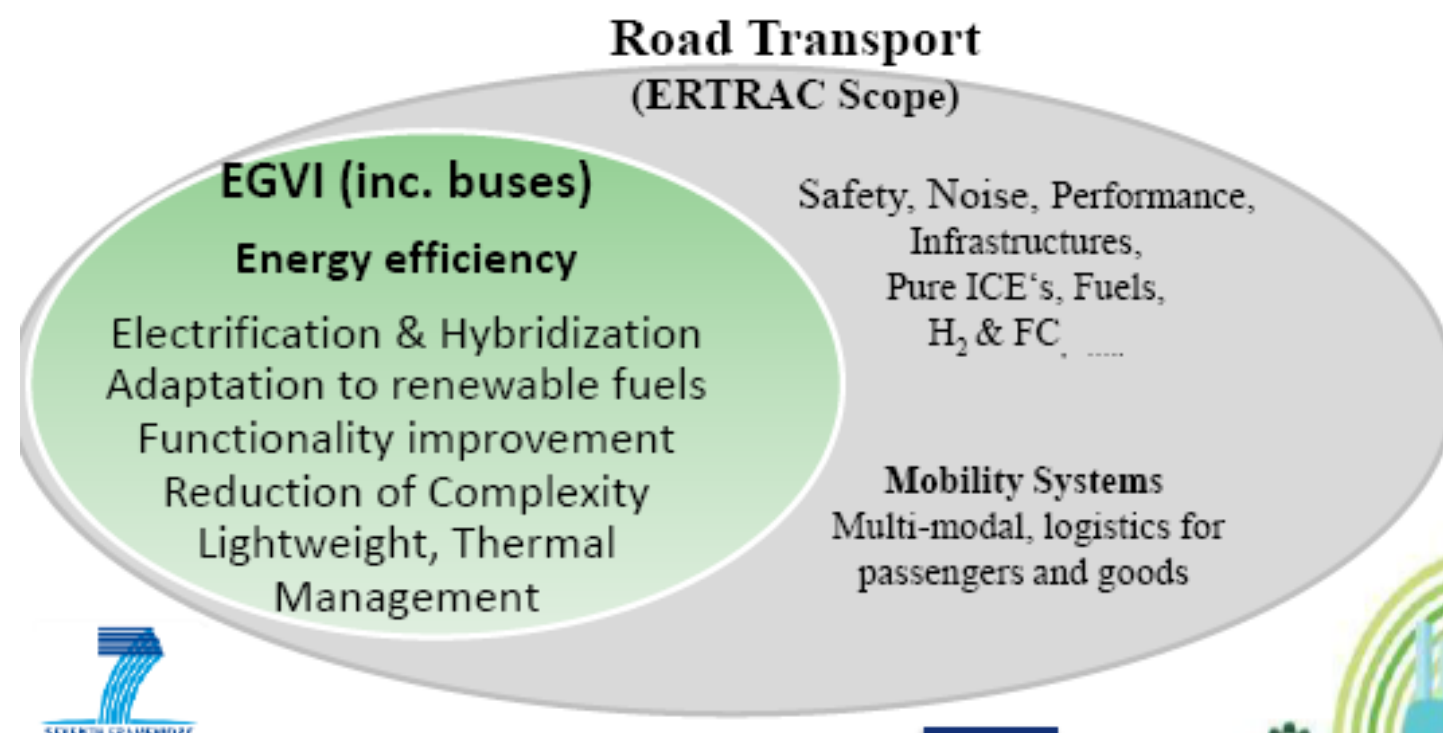
- **Innovation Union** è l'iniziativa simbolo di **Europe 2020** per assicurare all'Europa una competitività a livello planetario.
- Lo strumento finanziario predisposto alla sua implementazione è **Horizon 2020**, che pertanto è anche parte delle politiche per creare nuova crescita e opportunità di lavoro.
- Ma **Horizon 2020** è soprattutto **il programma per la ricerca e l'innovazione per il prossimo periodo finanziario 2014 -2020**, con un budget approvato di **€71 miliardi**.
- **Horizon 2020** finanzia quello che prima era finanziato in maniera separata da **FP7**, **Competitiveness and Innovation Framework Programme (CIP)** e **European Institute of Innovation and Technology (EIT)**.
- Dando un solo regolamento finanziario Horizon 2020 permette **importanti semplificazioni gestionali** ed evita duplicazioni.
- **Obiettivi generali:**
 - Posizione EU nelle scienze (proposta CE € 24 598 million)
 - Leadership industriale nell'innovazione (proposta CE € 17 938 million)
 - Sfide sociali: climate change, developing sustainable transport and mobility, making renewable energy more affordable, ensuring food safety and security, and coping with the challenge of an ageing population (proposta CE € 31 748 million)
- Obiettivi maggiormente indirizzati al mercato, con la promessa di affrontare le sfide sociali aiutando a ridurre la distanza tra ricerca e mercato.
- La strategia di mercato prevede la creazione di partenariati con il settore privato e gli Stati Membri per portare insieme le risorse necessarie.

Horizon 2020 (2/3)



Horizon 2020 (3/3)

- Nella **Smart, Green and Integrated Transport** ci saranno le seguenti priorità:
 1. Resource efficient transport that respects the environment (include un'attività specifica di mobilità urbana: "**Improving transport and mobility in urban areas**")
 2. Better mobility, less congestion, more safety & security
 3. Global leadership for the European transport industry
 4. Socio-economic research & forward looking activities for policy making
- L'industria ha proposto di continuare anche in Horizon 2020 il Partenariato Pubblico Privato per l'iniziativa europea dell'auto verde (**European Green Car Initiative**), secondo il seguente schema:





3. Il Programma Europeo Energia Intelligente

Intelligent Energy Europe 2013

Obiettivi

- Contribuire a una sicura, sostenibile e economicamente competitiva energia per l'Europa, stimolando azioni che:
 1. Spingano l'efficienza energetica e un uso razionale delle risorse energetiche
 2. Promuovano nuove e rinnovabile fonti energetiche e sostengano la diversificazione dell'energia;
 3. Promuovano l'efficienza energetica e l'uso di nuove e rinnovabili fonti energetiche nei trasporti



In pratica il programma vuole:

- dare gli elementi necessari per la sostenibilità e lo sviluppo dei potenziali di città e regioni, e per la preparazione di misure legislative necessarie per raggiungere gli obiettivi strategici
- Accelerare gli investimenti in nuove e più efficienti tecnologie nel campo dell'efficienza energetica, delle energie rinnovabili e della diversificazione energetica, includendo i trasporti
- Rimuovere le barriere non tecnologiche mediante il miglioramento della capacità istituzionale multilivello, aumentando la conoscenza, incoraggiando lo scambio di esperienze e competenze e disseminando le best practices.

Intelligent Energy Europe 2013

La mobilità è finanziata in STEER - Energy in transport

Scadenza presentazione proposte **8 maggio 2013**

Budget **€ 9,6 M**

1. Energy-efficient transport

- Azioni che accrescono il numero di città e regioni con piani urbani della mobilità sostenibile, mediante la creazione di reti specialistiche, azioni di scambio di conoscenze, esperienze e buone pratiche, assistenza tecnica e formazione
- Azioni che attuano cambiamenti nei comportamenti degli utenti nella transizione da una mobilità basata sull'auto personale ad una mobilità basata su mobilità ciclistica, pedonale, trasporti pubblici e nuove forme d'uso e proprietà dell'auto.
- Azioni per una logistica urbana quasi emissioni zero, mediante mutuo apprendimento, cambiare modo di trasporto verso quello più efficiente dal punto di vista energetico, adottare strategie per una maggiore efficienza del trasporto, introdurre veicoli innovativi, o usare sistemi ITS per gestire meglio i flussi

2. Clean and energy-efficient vehicles

- Azioni che supportano politiche e iniziative per accrescere il numero di veicoli passeggeri e merci in aree urbane alimentati da fonti energetiche non convenzionali (incluse elettriche)
- Le azioni devono attrarre percolare attori del mercato che operano grandi flotte di veicoli in aree urbane e deve prevedere una capacità di costruire un futuro sviluppo a grande scala dell'azione

E' sempre necessario un finanziamento EU?

- “Per un buon progetto il finanziamento non è mai un problema” (Karla Peijs, ex Ministro dei trasporti olandese, ed attuale coordinatore europeo TEN-T)
- A questa affermazione possono sorgere due tipologie di domande:
 - La prima di definizione di cosa consideriamo per buon progetto
 - La seconda del perché allora abbiamo molte volte bisogno di avere un finanziamento europeo (a fondo perduto) per realizzare le infrastrutture necessarie
- Il finanziamento europeo, qualunque esso sia, serve almeno a due cose:
 - A dare una “label” europea al progetto e questo, nel caso d’infrastrutture, significa svincolarlo da eventuali manovre finanziarie nazionali ed opposizioni locali (con le dovute eccezioni, vedi “Val Susa”)
 - A provvedere liquidità finanziaria immediata, stabilizzando l’inizio dei lavori, e a ridurre il costo del denaro per eventuali prestiti bancari (BEI o altre banche)
- Si può dire che il finanziamento europeo diretto ha sempre un valore importante e per ottenerlo sono giustificati investimenti mirati in progettazione e promozione
- Tuttavia, è una strada lunga e difficile per quei progetti che non sono prioritari e che, invece, con una buona architettura finanziaria possono dimostrarsi sostenibili e realizzabili.

Un caso concreto: l'ex ferrovia Fano-Urbino

- Km totali = 48,750
- Linea Fano-Urbino a semplice binario
- Velocità di esercizio:
 - - Rango A
 - Fano-Fossombrone 50; Fossombrone-Fermignano-Urbino 70;
 - - Rango B
 - Fano-Fossombrone 60; Fossombrone-Urbino 75

Link Utili

- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:162:0001:0010:IT:PDF>
- http://ec.europa.eu/research/participants/portalplus/static/docs/calls/fp7/common/32742-annex_10_to_the_decision_transport_for_cap_en.pdf

Intesa Ance Mise 2010/2012

Per approfondimenti sulle varie attività
dell'Intesa nel 2010-11-12 e sul come
utilizzare i vari Servizi offerti,
si prega di contattare:

Dr. Giulio Guarracino, Dr.ssa Elisabetta Sessa

ue@ance.it,

+32 2 2861228

328 6931556

Skype : elisabetta.sessa84

Grazie dell'attenzione e
a vostra disposizione per ogni quesito

giuseppe.pace@issm.cnr.it

giuseppe.pace@ugent.be

Skype: pacegiuseppe

Tel. Port. +32 473 218498

