



# ***T2.2.2 - Rapporto sullo stato attuale, le condizioni e le opzioni per il collegamento e l'integrazione di GEECCTT con le TEN-T***

**01/2018**

**Regione Liguria**

**Indice:** 1. Obiettivi dei GECT nelle TEN-T – 2. GECT attivi per le TEN-T – 3. Risultati conseguiti – 4. Criticità

## Premessa

Il Regolamento n. 1082/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio, entrato in vigore nel 2006, ha portato alla formazione, a soli due anni di distanza dalla sua approvazione, dei primi quattro gruppi europei di cooperazione territoriale (GECT). Nel corso del 2010 e del 2011 si è assistito al picco dello sviluppo dei GECT in Europa, con la creazione di ulteriori nove GECT. Nel periodo 2008 – 2012 sono stati creati 32 gruppi di cooperazione.<sup>1</sup>

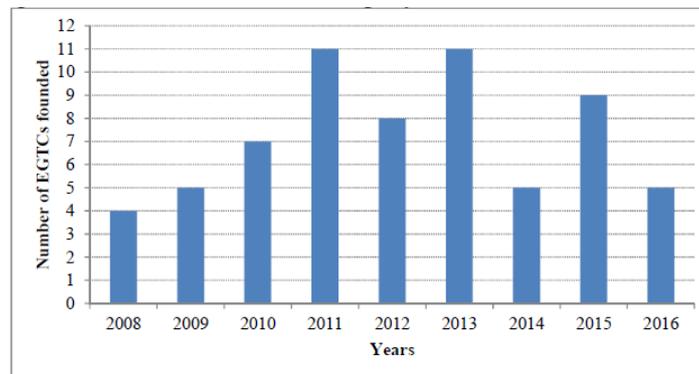
A seguito dell'entrata in vigore del Regolamento UE 1302/2013, che ha emendato il precedente Regolamento del 2006, si è assistito ad un'escalation nella creazione e sviluppo dei GECT, che hanno raggiunto quota 65 alla fine del 2016.<sup>2</sup> Tuttavia, com'è possibile osservare dal grafico riportato in (Fig. 1) l'andamento nella creazione dei GECT è andato progressivamente calando. A partire dalla fondazione dei primi gruppi di cooperazione del 2008, alcuni GECT hanno perso vigore o non sono stati in grado di produrre i risultati di cooperazione transfrontaliera che intendevano facilitare al momento della loro costituzione.

<sup>1</sup> Committee of the Regions, “EGTC Monitoring Report 2012”, p.85, Brussels, 2013

<sup>2</sup> Committee of the Regions, “EGTC monitoring report 2016 and impacts of Schengen area crisis on the work of EGTCs”, p.111, Brussels, 2017

Alcuni gruppi non sono mai entrati effettivamente in operatività, in altri le relative attività erano soggette a ristretti limiti temporali, altri ancora non hanno superato i controlli contabili e sono stati conseguentemente indirizzati verso la liquidazione.

(Fig. 1)



Source: Spatial Foresight, based on information from the official CoR EGTC register

In tale contesto, l'effettiva implementazione di programmi di cooperazione territoriale da parte dei gruppi di cooperazione (ratio del Regolamento GECT) risulta ad oggi ancora marginale. La maggior parte dei GECT attivi ha conseguito risultati unicamente nell'ottica della strategia Europa 2020, implementando progetti finanziati dai fondi europei o contribuendo a definire gli obiettivi strategici delle politiche.

La cooperazione territoriale transfrontaliera esplica i propri effetti non solo all'interno dei territori interessati dall'area di cooperazione, ma anche nel collegamento alle reti trans-europee, le reti TEN. Le reti TEN comprendono le reti di trasporto (TEN-T), le reti di telecomunicazione trans-europee (eTEN) e le reti energetiche trans-europee (TEN-E).

Le reti TEN-T<sup>3</sup> costituiscono un insieme di infrastrutture lineari (stradali, ferroviarie e fluviali) e puntuali (nodi urbani, interporti, porti, aeroporti) considerati rilevanti per lo sviluppo della rete

<sup>3</sup> Istituite con Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE

trasportistica europea. Il Regolamento alla base della costituzione delle reti TEN-T prevede che la rete trans-europea dei trasporti si sviluppi lungo due binari, (i) una rete centrale, detta “core” (*core network*), costituita dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni, (ii) una rete globale, detta “comprehensive” (*comprehensive network*), che costituisce lo strato base della rete TEN-T.

La rete TEN-T comprehensive assolve la principale funzione della coesione territoriale all’interno dei singoli Stati membri, in quanto costituita dalla rete stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e intermodale che a livello nazionale garantisce la coesione economica e sociale, consentendo di ridurre le disuguaglianze tra territori. Il completamento della rete comprehensive è stato fissato al 2050

La rete TEN-T core assolve la funzione di collegare i 28 Paesi dell’Unione e i 28 Paesi dell’Unione ai Paesi confinanti, costituendo dal punto di vista delle infrastrutture di trasporto il presupposto indispensabile al raggiungimento del completamento del mercato unico europeo. Gli Stati membri hanno contribuito alla definizione della rete core attraverso un negoziato, condotto sulla base degli obiettivi contenuti nel Libro Bianco “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”.<sup>4</sup> Il completamento della rete centrale è stato fissato al 2030.

Di seguito, un’analisi mirata ad individuare gli obiettivi specifici perseguiti dai GECT transnazionali finalizzati a connettere i territori delle relative aree di cooperazione alle reti TEN-T, al fine di evidenziarne caratteristiche principali, punti di forza e di miglioramento, nell’ottica di lungo termine del completamento delle reti TEN-T.

## 1. Obiettivi dei GECT nei TEN-T

4 COM (2011) 144 del marzo 2011



L'importanza e le potenzialità dello strumento GECT sono apprezzabili sia con riferimento alla rete globale comprensive che con riferimento alla rete centrale core.

L'art. 10 del Regolamento TEN-T stabilisce che nello sviluppo della rete globale viene data priorità generale alle misure volte a:

- a) garantire una migliore accessibilità e connettività per tutte le regioni dell'Unione, tenendo in specifico conto le isole, le reti isolate, le regioni scarsamente popolate, periferiche e ultraperiferiche;
- b) garantire un livello ottimale di integrazione delle modalità di trasporto e della loro interoperabilità;
- c) realizzare i collegamenti mancanti ed eliminare le strozzature, in particolare con riferimento alle tratte transfrontaliere;
- d) promuovere l'utilizzo efficiente e sostenibile dell'infrastruttura, aumentandone la capacità se necessario;
- e) migliorare o mantenere la qualità dell'infrastruttura, dei servizi e della continuità dei flussi di traffico.

A corredo di tali misure, un'attenzione particolare viene dedicata alle misure necessarie a rimuovere gli ostacoli tecnici e amministrativi, in particolare relativi all'interoperabilità della rete TEN-T e alla concorrenza.

A norma del paragrafo 42 del Regolamento, invece, i corridoi della rete centrale contribuiscono a rafforzare i collegamenti transfrontalieri e a migliorarne l'efficienza e la sostenibilità, contribuendo alla coesione attraverso meccanismi di cooperazione territoriale. L'art. 42, dello stesso Regolamento, nell'esaminare i corridoi della rete centrale quale strumento di realizzazione della rete core, ne sottolinea l'importanza e l'attitudine a incrementare i meccanismi di cooperazione

territoriale, in quanto incentrati (i) sull'integrazione modale, (ii) l'interoperabilità e (iii) lo sviluppo coordinato dell'infrastruttura, soprattutto nelle tratte transfrontaliere.

Nel concreto, i corridoi della rete core coprono i flussi di lungo raggio più importanti della rete centrale e mirano nello specifico a potenziare i collegamenti transfrontalieri all'interno dell'Unione, data la loro natura multimodale. A norma dell'art. 43, essi attraversano almeno due frontiere e comportano, ove possibile, almeno tre moduli di trasporto comprendenti, ove applicabile, le autostrade del mare.

L'obiettivo di un GECT, secondo quanto previsto all'art. 1 del Regolamento GETC<sup>5</sup> è di "facilitare e promuovere la cooperazione transfrontaliera, transnazionale e/o interregionale" ovvero la cooperazione territoriale tra i suoi membri, con il fine di rafforzare la coesione economica e sociale.<sup>6</sup> L'ampiezza dei compiti che possono essere affidati ad un GETC, la sua apertura a potenziali operatori privati esercenti servizi di interesse economico generale<sup>7</sup> e la possibilità di ricevere e gestire fondi comunitari, rendono il GECT particolarmente adatto a realizzare gli schemi di cooperazione richiesti dalle esigenze poste alla base dello sviluppo e dell'implementazione delle reti TEN-T.

Il GECT, inoltre, è in grado di organizzare e gestire attività di cooperazione transfrontaliera transnazionale o interregionale anche senza il contributo finanziario dell'Unione, facoltà riconosciuta al paragrafo 11 del Regolamento GECT del 2006, a norma del quale il gruppo di cooperazione dovrebbe avere la facoltà di attivarsi o per attuare programmi o progetti di cooperazione territoriale cofinanziati dall'Unione, a titolo dei fondi strutturali, oppure per realizzare

---

<sup>5</sup> Regolamento (CE) n. 1082/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 luglio 2006 relativo a un gruppo europeo di cooperazione territoriale (GECT)

<sup>6</sup> Finalità cui si riferisce l'art. 174 TFUE e alla base dell'istituzione delle reti trans-europee.

<sup>7</sup> Possibilità introdotta con Regolamento (UE) n. 1302/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013, che modifica il Regolamento (CE) n. 1082/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 luglio 2006 relativo a un gruppo europeo di cooperazione territoriale (GECT) per quanto concerne il chiarimento, la semplificazione e il miglioramento delle norme in tema di costituzione e di funzionamento di tali gruppi

azioni di cooperazione territoriale di esclusiva iniziativa degli Stati membri e delle proprie autorità regionali e locali, senza alcun intervento finanziario dell'Unione.

In conclusione, la flessibilità e la ricchezza degli strumenti nella disponibilità del GECT lo rendono un importante strumento di realizzazione degli obiettivi di lungo termine della realizzazione delle reti core e comprehensive della rete di trasporto trans-europea.

## **2. GECT attivi per le TEN-T**

Nel concreto, gli Stati membri in diverse occasioni hanno utilizzato il GECT per stabilire meccanismi di cooperazione nell'ambito dello sviluppo e dell'implementazione dei corridoi TEN-T.

### *2.1 GECT Central European Transport Corridor (CETC)*

Il GECT-CETC, istituito nel 2010 tra Svezia, Polonia, Ungheria e Croazia, mira a facilitare e supportare la cooperazione transfrontaliera, transnazionale e interregionale tra gli Stati appartenenti al gruppo, attraverso l'implementazione di progetti e programmi di cooperazione territoriale con gli obiettivi di:

- i) Facilitare e promuovere l'accessibilità lungo l'asse multimodale nord-sud, dal Mar Baltico all'Adriatico e lungo il potenziale branch del corridoio verso il Mar Nero, rimanendo comunque nell'area di cooperazione del GECT;
- ii) Supportare lo sviluppo delle economie delle regioni coinvolte, migliorando la qualità di vita degli abitanti, supportando lo sviluppo R&D e includendo i centri di ricerca nella cooperazione;
- iii) Incrementare la compatibilità delle infrastrutture di trasporto tra le regioni coinvolte, sviluppando le catene integrate di trasporto e di logistica, promuovendo la regolazione delle infrastrutture di trasporto sostenibili;

- iv) Supportare le condizioni di sviluppo delle connessioni intermodali, con o senza il finanziamento dell'Unione.

Nel 2016 il gruppo è diventato partner di implementazione di tre progetti nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, finanziati nell'ambito della politica di cooperazione territoriale europea:

- TENTacle e NSB CoRe, per l'implementazione della strategia europea per la regione Baltica;
- TalkNET, per lo sviluppo del trasporto multimodale nel centro Europa e dell'integrazione tra porti, terminali interni e operatori di trasporto;

Nel 2015 il gruppo di cooperazione ha istituito il Centro Strategico CETC-EGTC, che al momento lavora su una sequenza di investimenti che contribuirà a raggiungere gli obiettivi di coesione economica e sociale transnazionale tra il Baltico e l'Adriatico. Tra i progetti presentati CEE-GreenTrans, nell'ambito del programma INTERREG Central Europe, prossimo alla decisione finale relativa al finanziamento. Nell'ultimo Action Plan, adottato nel 2016, i partner del GECT hanno pianificato una strategia di sviluppo per il gruppo di cooperazione, con particolare attenzione alle strategie di innovazione e ad un programma condiviso di R&D.

In tale contesto, il GECT supporta progetti e iniziative a carattere macro-regionale e mira a implementare i progetti finanziabili nell'ambito del programma INTERREG Central Europe.

## 2.2 GECT Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor

Il GECT per il Corridoio Reno-Alpi, formato nel 2015 da Germania, Italia, Olanda, Belgio, Francia e Svizzera riprende quanto in precedenza raggiunto attraverso il progetto INTERREG CODE24<sup>8</sup>, finalizzato a promuovere lo sviluppo del corridoio attraverso strategie transnazionali in

---

<sup>8</sup> Progetto Corridor 24 Development Rotterdam-Genoa: Joint regional development for the north south corridor

grado di valorizzare le capacità trasportistiche e le performance economiche senza ricadute negative sulla popolazione dei territori coinvolti. A tal fine, CODE24 prevedeva una serie di piani integrati a tutela del paesaggio e dello sviluppo sostenibile dei trasporti.

L'Alleanza Reno-Alpi riprende le iniziative strategiche di CODE24, mirando a garantire una partnership di cooperazione sul lungo periodo, facilitando la cooperazione transnazionale tra i partner dell'asse nell'affrontare le complesse sfide poste dallo sviluppo e dall'implementazione del corridoio Reno-Alpi.

Considerando come area di cooperazione l'intera area multimodale del corridoio Reno-Alpi, la struttura ha progressivamente incluso nel gruppo di cooperazione anche partner privati, quali la Duisburger Hafen AG, cui è affidata la gestione del porto di Duisburg; la TechnologieRegoin Karlsruhe Gbr, associazione di città e comuni per lo sviluppo dell'area economica di Karlsruhe; Uniontrasporti, il consorzio italiano per lo sviluppo dei trasporti, delle infrastrutture e della logistica.

Regione Liguria, insieme a Regione Piemonte e Regione Lombardia, si è unita successivamente al gruppo di cooperazione, insieme ad altre realtà regionali e locali. Di rilevante interesse, la possibilità estesa anche a Paesi terzi, nello specifico la Svizzera, di unirsi al gruppo di cooperazione. Tale previsione rispecchia perfettamente quanto previsto dal Regolamento TEN-T, che per lo sviluppo della rete core considera anche le interazioni con i Paesi terzi interessati dall'estensione dei corridoi. Nel caso di specie, la Svizzera è interamente attraversata dal corridoio Reno-Alpi e rappresenta un territorio strategico per lo sviluppo delle strategie del gruppo di cooperazione, che ha di recente incluso anche il cantone svizzero Basel-Stadt.

Il case study GECT Reno-Alpi induce ad alcune riflessioni rilevanti:



- l'ampiezza dell'area considerata dalla cooperazione transnazionale ha permesso di valorizzare al meglio la flessibilità fornita dagli strumenti a disposizione del GECT per la creazione di iniziative di cooperazione nel settore dei trasporti;
- in ragione dell'ampiezza del territorio considerato, la possibilità fornita dal Regolamento (UE) 1302/2013 di includere nel gruppo di cooperazione anche attori privati ha consentito non solo di avere rappresentati in un unico consesso gli interessi degli stakeholder rilevanti, ma anche l'apporto di un expertise aggiuntiva, che accresce il valore in termini di R&D e, conseguentemente, di investimenti;
- data la portata del progetto di cooperazione, rodata con il precedente progetto CODE24, il successo degli obiettivi del gruppo dipende interamente dalla capacità di pianificazione e gestione integrata su ciascuna frazione del territorio. In tal senso, in occasione della pubblicazione dei risultati nell'ambito di CODE24 per lo sviluppo dell'asse Rotterdam – Genova, è stata sottolineata l'importanza che lo sviluppo dei trasporti non comprometta il trasporto regionale, in particolare del trasporto passeggeri, alla base dell'idea stessa dell'istituzione di un GECT e dei principi in materia di libera circolazione delle persone.<sup>9</sup>

In breve, l'esperienza Reno-Alpi dimostra come la chiave di riuscita di un GECT risieda nella capacità di pianificazione integrata tra tutti gli stakeholder coinvolti, ovvero autorità pubbliche (a livello nazionale, regionale e locale), operatori del settore dei trasporti, nonché utenti finali.

Inoltre, l'approccio “multi-velocità” adottato in sede di Convenzione consente ai partner del GECT di agire attraverso forme di intervento e consultazione il più possibile flessibili ed efficienti. Il GECT, infatti, è in grado di promuovere e sostenere:

- attività direttamente svolte dal GECT;
- progetti cui partecipano sia il GECT nel suo insieme che membri del GECT;
- attività implementate unicamente da membri del gruppo.

<sup>9</sup> Cfr. Drewhello H., Scholl B., “*Integrated Spatial and Transport Infrastructure Development. The Case of the European North-South Corridor Rotterdam – Genoa*”, pp. 11 – 47, 2016

Sotto il profilo dei finanziamenti, infine, l'esperienza del GECT Reno-Alpi evidenzia la valenza innovativa attribuita ai fondi europei. Il gruppo, infatti, nasce da un progetto finanziato dall'Unione e pone tra i propri obiettivi l'indirizzamento dei fondi comunitari ad attività di cooperazione che possono essere svolte dai propri partner anche indipendentemente dall'attività del GECT.

### *2.3 GECT TRITIA Ltd.*

Il GECT TRITIA, istituito tra Repubblica Ceca, Polonia e Slovacchia, attraverso il progetto TRANS TRITIA, in collaborazione con altri partner, mira a potenziare le reti di trasporto, i centri logistici multimodali e il trasporto sostenibile all'interno del territorio oggetto del GECT, attraverso l'azione sinergica di regioni, amministrazioni locali e operatori dei trasporti.

Costituiscono obiettivi primari del gruppo:

- la semplificazione ed il miglioramento della qualità di vita della popolazione;
- il potenziamento della coesione territoriale tra i territori membri;
- l'implementazione di progetti strategici di sviluppo.

Data l'ampiezza degli obiettivi, il GECT prende in considerazione diverse aree, dai trasporti all'economia, dal turismo all'energia, allo sport e allo sviluppo e sostegno delle PMI nel commercio transfrontaliero. La piattaforma opera in via esclusivamente digitale, fornendo ad autorità nazionali e stakeholder gli strumenti necessari a pianificare iniziative di collegamento e progetti.

Il GECT dedica particolare attenzione all'obiettivo trasporti e infrastrutture, con particolare riferimento al corridoio intermodale Odra, considerato una via di trasporto fondamentale che consente alla zona di cooperazione TRITIA di collegarsi alla rete TEN-T.

## 2.4 GECT PROUD

Il GECT PROUD, uno dei più recenti GECT, istituito nel 2016 tra Germania (in particolare Dresda, Sassonia) e Repubblica Ceca si pone diverse obiettivi (politici, tecnici, organizzativi e di comunicazione) a supporto degli attori nazionali coinvolti nell'implementazione della nuova linea ferroviaria Dresda – Praga. Il gruppo si appresta alla fase preparatoria del progetto di lavoro e sviluppa le necessarie interazioni finalizzate all'ottenimento del supporto necessario a promuovere il progetto e la cooperazione transfrontaliera.

Il GECT è frutto di un lavoro di cooperazione tra Sassonia e Repubblica Ceca iniziato a metà degli anni Novanta, nato dalla crescente esigenza di installare una linea ferroviaria efficiente tra i due territori, in aggiunta a quella pre-esistente. La particolarità di questo GECT consiste nell'essere un gruppo nato per la realizzazione di un unico progetto che tuttavia comprende un'area di 97.300 km<sup>2</sup>, che coinvolge 14.5 milioni di abitanti e 267 municipalità.<sup>10</sup>

Obiettivo generale del GECT è quello di sviluppare e coordinare la pianificazione delle attività e delle relazioni tra autorità nazionali, Commissione Europea e stakeholders in tutte le fasi di ideazione e sviluppo del progetto, nel modo più trasparente possibile. Il GECT, inoltre, è partner nell'ambito di un programma transfrontaliero INTERREG.

Sviluppando il trasporto ferroviario tra i due territori e rimuovendo le strozzature esistenti tra Germania e Repubblica Ceca lungo il corridoio orientale/mediterraneo orientale sulla rete core, le proiezioni inducono a ritenere che il progetto avrà impatto sullo sviluppo economico e territoriale dell'intera area interessata dal corridoio core, favorendone lo sviluppo e l'implementazione.

---

<sup>10</sup> Cfr. Committee of the Regions, "EGTC monitoring report 2016 and impacts of Schengen area crisis on the work of EGTCs", p. 106, 2017

Un GECT di questo tipo, che incide direttamente e singolarmente su un corridoio core, evidenzia la natura comune dei due strumenti, l'uno al servizio dell'altro, nel completamento e sviluppo delle reti TEN-T verso gli obiettivi 2030 e 2050.

### 3. Risultati conseguiti

Nonostante gli ampi margini di miglioramento, è possibile dedurre da ciascuno degli esempi considerati alcune best practice che possono essere reiterate. Tali elementi di best practice si riferiscono alle strategie, all'approccio e alle modalità di gestione del GECT, oltre alla capacità di prevedere gli effetti in termini di coesione sociale, economica e territoriale.

(i) *Best practice della costituzione di un Centro Strategico focalizzato sugli investimenti della politica di coesione*

Il Centro Strategico CETC-EGTC, istituito nell'ambito del GECT Central European Transport Corridor, è il centro nevralgico degli investimenti che contribuirà a raggiungere gli obiettivi di coesione economica e sociale transnazionale nei territori compresi tra il Mar Baltico e l'Adriatico.

L'obiettivo originario della regolazione GECT è di facilitare la cooperazione europea transfrontaliera sia sotto il profilo della programmazione che della partecipazione ai progetti europei. La partecipazione dei GECT in qualità di partner o lead partner ai progetti di cooperazione transfrontaliera contribuisce a supportare le condizioni di sviluppo delle connessioni intermodali. Nel corso del 2016, verosimilmente in ragione del prossimo esaurimento del periodo di programmazione 2014-2020, si è assistito ad un calo nella partecipazione dei GECT ai progetti di cooperazione pari circa al 50% rispetto al 2015.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Cfr. Committee of the Regions, "EGTC monitoring report 2016 and impacts of Schengen area crisis on the work of EGTCs", p. 122, 2017

Come osservato anche nel contesto del GECT Alleanza Reno-Alpi, invece, la capacità del GECT di raccogliere ed indirizzare i fondi comunitari ad attività di cooperazione che possono essere svolte dai propri partner anche indipendentemente dall'attività del GECT potenzia la missione e gli obiettivi stessi del gruppo di cooperazione, consentendo azioni mirate e coordinate.

*(ii) Best practice dell'accrescimento del valore aggiunto da R&D negli investimenti*

L'esperienza del GECT Alleanza Reno – Alpi evidenzia l'importanza dell'incremento dell'expertise nel campo della ricerca e dell'innovazione, soprattutto con riferimento ai GECT che coinvolgono territori particolarmente estesi e progetti particolarmente complessi, quali sono quelli che coinvolgono le infrastrutture appartenenti alla rete core.

*(iii) Best practice dell'approccio “multi speed”*

L'approccio “multi-velocità” adottato in sede di Convenzione del GECT Alleanza Reno - Alpi consente ai partner di massimizzare il proprio margine di intervento e partecipazione. Il GECT, infatti, è in grado di promuovere e sostenere attività direttamente svolte dal gruppo, progetti cui partecipano sia il gruppo nel suo insieme che singoli partner, attività implementate unicamente da alcuni membri del gruppo.

Un approccio di questo tipo consente un ampio ritorno in termini di finanziamenti da convogliare nell'area di cooperazione, ottimizzando le tempistiche e attirando gli investimenti sui progetti principali. Nel caso specifico, il GECT così costituito non si focalizza unicamente sui progetti e le attività che esso è direttamente chiamato a implementare come da Convenzione, ma è in grado di promuovere e sviluppare la cooperazione territoriale all'interno dell'area di

cooperazione e verso la rete TEN-T ad ampio raggio, integrando quanto esplicitamente statuito tra i membri del gruppo e consentendo lo sviluppo di attività e progetti correlati sul corridoio.<sup>12</sup>

- (iv) *Best practice del potenziamento equivalente delle strutture di trasporto passeggeri interne all'area di cooperazione e dei collegamenti alla rete core*

La struttura dei GECT Alleanza Reno – Alpi e CETC è concepita in modo tale da consentire lo sviluppo simultaneo del trasporto interno all'area di cooperazione e del collegamento della zona di cooperazione alla rete TEN-T core. In entrambi i case study, infatti, emerge chiara la necessità di assicurare la libera circolazione delle persone<sup>13</sup> in entrambe le direzioni.

Lo sviluppo dei collegamenti alla rete di trasporto centrale europea non può prescindere dal potenziamento delle reti interne all'area di cooperazione. In egual modo, lo sviluppo dei trasporti interni all'area di cooperazione deve essere concepito nell'ottica effettiva o potenziale del collegamento alla rete centrale, rispecchiando l'impostazione stessa della regolazione TEN-T.

#### 4. Criticità

Oltre alla già richiamata battuta d'arresto registrata nella partecipazione dei GECT alla programmazione INTERREG, nel corso degli ultimi anni si è registrato anche uno scarso coinvolgimento delle Strategie di Specializzazione Intelligente nel contesto degli action plan dei GECT. Rispetto ai case study richiamati, solo il GECT-CETC è stato coinvolto nell'implementazione delle strategie S3 delle regioni dell'area di cooperazione.<sup>14</sup>

<sup>12</sup> Cfr. Art. 4.2b convenzione GECT Reno - Alpi

<sup>13</sup> Art. 3, par. 2, TUE; Art. 21 TFUE; Titoli IV, V FRUE; Art. 45 Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione europea

Vanno inoltre considerate le criticità legate allo stato di avanzamento della realizzazione della rete TEN-T. Tra il 2014 e il 2015 gli investimenti totali dell'Unione nelle infrastrutture delle reti centrale e globale TEN-T ammontano a € 30.67 miliardi su tutto il territorio dei 28 Stati membri. L'importo considerato include solo gli investimenti relativi ai lavori e ai progetti misti lavori/studi.

15

In aggiunta, tra il 2014 e il 2015 sono stati assegnati circa € 1,1 miliardi di assistenza finanziaria dell'Unione mediante convenzioni di sovvenzione per progetti di studi, di cui circa € 931,5 milioni stanziati nell'ambito del programma CEF e €160,1 milioni nell'ambito del programma TEN-T.

Il cofinanziamento dell'Unione per i progetti riguardanti le infrastrutture di trasporto, specialmente sulla rete globale, varia tra il 20 e l'85%. Ai fondi comunitari devono esser associati ulteriori fondi, di regola allocati mediante utilizzo delle risorse nazionali degli Stati membri. Nonostante l'elevato contributo finanziario dell'Unione alle infrastrutture di trasporto della rete TEN-T, il finanziamento affidato alla responsabilità degli Stati membri rimane ancora marginale e troppo spesso insufficiente.

Di conseguenza, lo sviluppo di fonti di finanziamento sostenibili, anche mediante il coinvolgimento di partner privati, è di fondamentale importanza per superare le carenze legate all'esaurimento del periodo di programmazione in corso e alle ingenti somme già erogate.

---

14 Cfr Committee of the Regions, “EGTC monitoring report 2016 and impacts on Schengen area crisis on the work of EGTCs”, p. 126, Brussels, 2017

15 Cfr. Commissione Europea, “Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato Economico Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni sullo Stato di attuazione della rete TEN-T nel 2014 e 2015”

## Bibliografia

Committee of the Regions, “*EGTC Monitoring Report 2012*”, Brussels, 2013

Committee of the Regions, ““*EGTC monitoring report 2016 and impacts of Schengen area crisis on the work of EGTCs*”, Brussels, 2017

Committee of the Regions, “*The European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC): state of play and prospects*”, Brussels, 2009

Drewhello H., Scholl B., “*Integrated Spatial and Transport Infrastructure Development. The Case of the European North-South Corridor Rotterdam – Genoa*”, 2016

Portale GECT Alleanza Reno – Alpi <http://egtc-rhine-alpine.eu/it/>

Portale GECT-CETC <http://www.cetc-egtc.eu/>

Portale GECT TRITIA <http://www.egtctritia.eu/>

EGTC Platform, <https://portal.cor.europa.eu/egtc/about/Pages/platform.aspx>