



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti



European Commission
Innovation and Networks Executive Agency (INEA)

INFO-DAY ON CEF TRANSPORT CALLS 2019 *MAP CALL 2019 "Reflow Call" & Blending Facility*

I BANDI CEF TRANSPORT 2019

IL RUOLO DELLO STATO MEMBRO

Roma, 25 novembre 2019

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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



Parte I

- Normativa di riferimento, corridoi CNC
- Revisioni delle reti e loro prolungamento
- Prospettive future: lo strumento CEF 2021-2027
- Stato dell'arte del Programma CEF 2014-2020 per l'Italia

Parte I

- **Introduzione: normativa di riferimento, corridoi CNC**
- Revisioni delle reti e loro prolungamento
- Prospettive future: lo strumento CEF 2021-2027
- Stato dell'arte del Programma CEF 2014-2020 per l'Italia

❑ Regolamento TEN-T n.1315/2013

Il Regolamento stabilisce orientamenti per lo **sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti** che si sviluppa attraverso una rete globale (**core network**) e una rete centrale (**comprehensive network**), individuando i progetti di interesse comune e specificando i requisiti da rispettare per la gestione dell'infrastruttura della rete. Inoltre stabilisce le priorità per il suo sviluppo e prevede misure per la sua realizzazione.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1315&from=IT>

❑ Regolamento finanziario CEF n. 1316/2013

Il regolamento istituisce il meccanismo per collegare l'Europa (*Connecting Europe Facility – CEF*) e **stabilisce le condizioni, i metodi e le procedure** per la concessione di un'assistenza finanziaria dell'Unione alle reti transeuropee al fine di **sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune nei settori dei trasporti**, delle telecomunicazioni e dell'energia e di sfruttare le potenziali sinergie tra tali settori. Esso stabilisce inoltre **la ripartizione delle risorse** da mettere a disposizione nel quadro finanziario pluriennale relativo agli anni 2014-2020.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1316&from=IT>



I 9 Corridoi
Transeuropei
sono:

Baltico-Adriatico

Mare del Nord-Baltico

Mediterraneo

Oriente- Med. Orientale

Scandinavo-

Mediterraneo

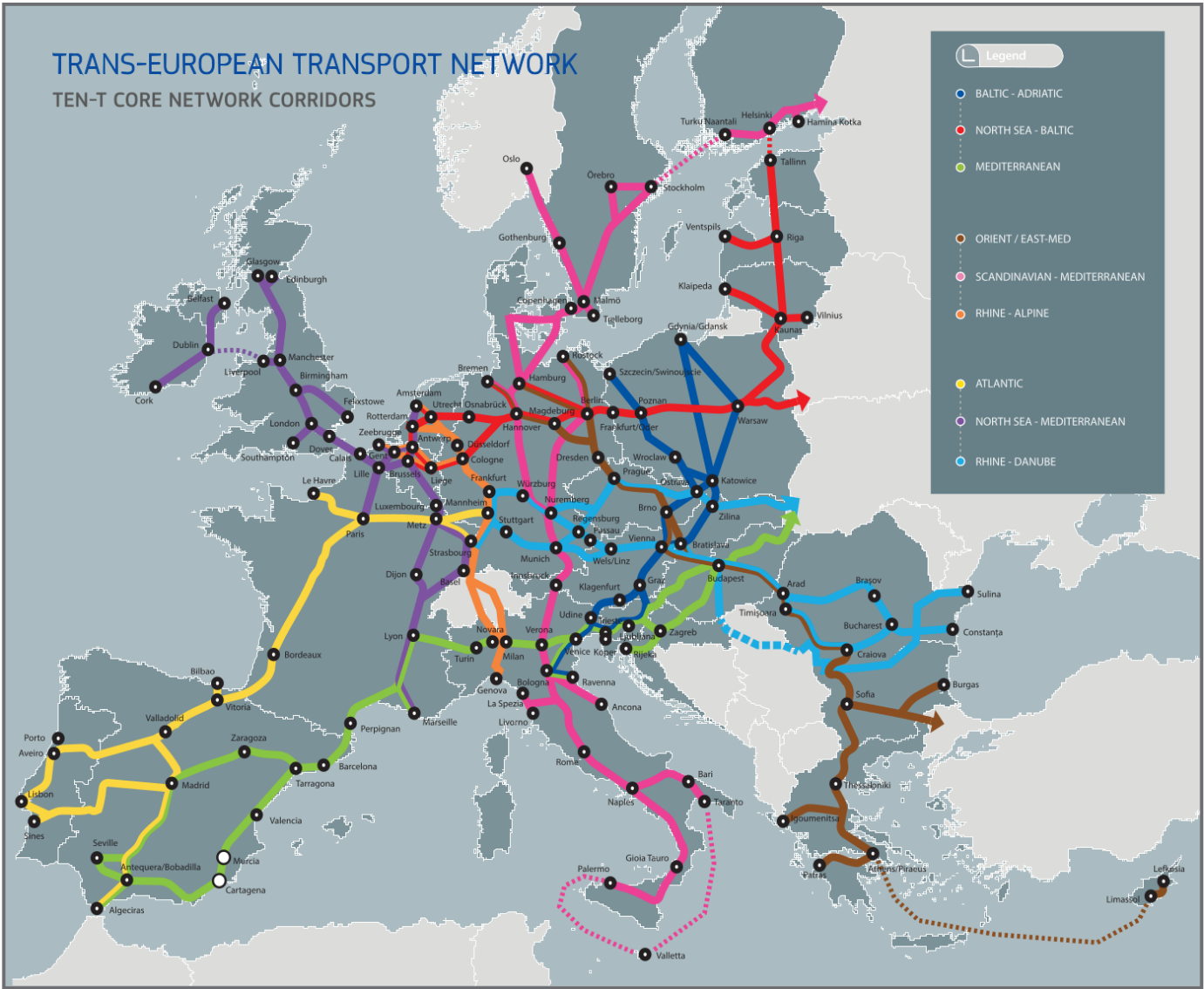
Atlantico

Reno Alpino

Mare del Nord-

Mediterraneo

Reno-Danubio



I 9 corridoi transeuropei, di cui ben 4 interessano il territorio italiano, sono lo strumento attraverso cui l'Europa mira all'implementazione coordinata della rete di trasporto. Essi costituiscono uno strumento per facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale focalizzandosi su:

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

Per ciascuno di essi la Commissione EU ha designato un **Coordinatore** con il compito di accompagnarne e sostenerne lo sviluppo, che è a sua volta assistito nell'espletamento dei suoi compiti da un **forum consultivo denominato "Forum di Corridoio"**, partecipato dagli Stati membri interessati e dai principali stakeholders.

I Corridoi Transeuropei

- ✓ includono i nodi urbani, i porti marittimi, gli aeroporti ed i loro accessi;
- ✓ coinvolgono almeno due Stati membri
- ✓ includono almeno tre modalità di trasporto, tra cui eventualmente le Autostrade del Mare

I **dettagli della rete** sono riportati negli allegati del REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013:

- ALLEGATO I - MAPPE DELLE RETI GLOBALE E CENTRALE
- ALLEGATO II - ELENCO DEI NODI DELLE RETI CENTRALE E GLOBALE
- ALLEGATO III - MAPPE INDICATIVE DELLA RETE DI TRASPORTI TRANS-EUROPEA ESTESA A SPECIFICI PAESI TERZI

Per una visualizzazione più immediata e puntuale della rete, la Commissione ha realizzato il portale pubblico, TENtec che fornisce informazioni tempestive attraverso mappe interattive.

La mappe sono raggiungibili al seguente link:

<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

I **Piani di Lavoro (Work Plan)**, che definiscono come sviluppare i rispettivi Corridoi sono elaborati nell'ambito dei Corridors' Fora, sono accompagnati dalla **Lista Progetti di Corridoio**, che rappresenta lo strumento principale per la Commissione Europea per monitorare i progressi nello sviluppo dei corridoi.

Nel corso del 2019 si è avviato l'esercizio di aggiornamento della lista progetti attualmente in vigore, alla cui base sono posti gli atti di indirizzo strategico del settore trasporti di ciascun Stato Membro, i programmi di finanziamento a livello nazionale ed europeo, i programmi di attuazione delle politiche europee come i piani di sviluppo dei Corridoi Ferroviari Merci, il piano di attuazione dell'ERTMS, le fasi di sviluppo delle soluzioni telematiche e tecnologiche come l'ITS o l'adozione di carburanti alternativi ed altre iniziative promosse dalle parti interessate.

L'esercizio di aggiornamento della lista si è finalizzato recentemente e i risultati sono stati presentati nel corso delle riunioni dei Corridor Fora che si sono tenute a Bruxelles nella settimana 18-22 Novembre 2019.

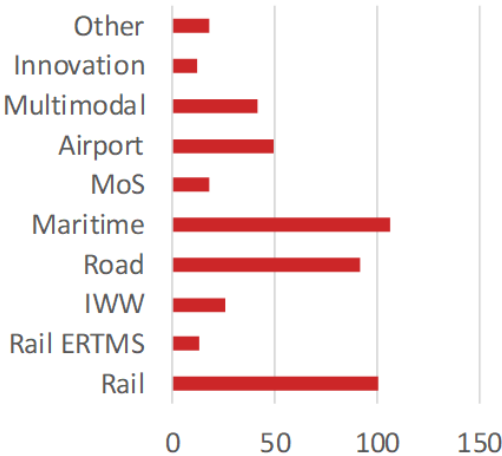
La prossima versione dei work plan di corridoio (n.4), validata dagli Stati membri, verrà presentata ai TEN-T days a Sebenico in Croazia dal 13 al 15 maggio 2020.



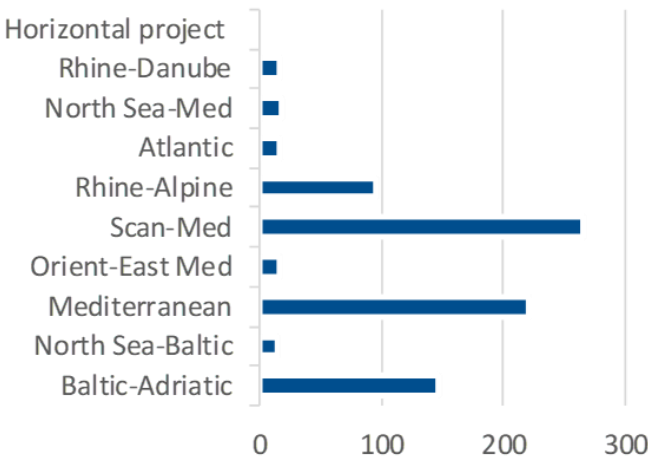
Al momento per l'Italia si segnalano **479 interventi** lungo i 4 Corridoi della Rete Transeuropea dei trasporti (TEN-T) che interessano il territorio nazionale e che fanno parte delle liste progetti di Corridoio per un valore di investimenti complessivi pari a circa **150,20 miliardi di euro**.

Di questi, 146 progetti risultano conclusi mentre, complessivamente, i **333 interventi residuali** prevedono investimenti per circa **97,65 miliardi di euro**, con orizzonte temporale prevalentemente al **2030**.

PROJECTS PER CATEGORY



PROJECTS PER CORRIDOR



479 total projects
150201,4 total investments (mln. €)
313,5729 average project cost (mln. €)
35 cross-border sections
26 countries involved
138 sustainable and future-oriented projects



CORRIDOIO	NRO TOT. AZIONI	% progetti per CNC rispetto al totale (479)*	Investimenti per CNC (in milioni di €)	% investimenti per CNC rispetto al totale
BAC	147	30,7%	15.025,29	10,0%
MED	221	46,1%	46.336,15	30,8%
SCAN-MED	266	55,5%	88.570,34	59,0%
RALP	96	20,0%	22.533,83	15,0%
Totale azione IT	479	100%	150.201,41	100%

PROJECTS LOCATION

Note: not every projects can be shown on the map as not every project can be linked to a specific location



* Ai fini della suddivisione di dettaglio di tali progettualità si evidenzia che molti dei progetti segnalati interessano più di un corridoio, di fatto non permettendo una assegnazione univoca tra numerosità dei progetti e corridoio interessato. I dati riportati rappresentano pertanto la numerosità e il valore dei progetti assegnati ai diversi Corridoi senza tenere conto di tali possibili sovrapposizioni. Analogamente, sommando le percentuali relative si ottiene un valore maggiore di 100%.



Parte I

- Introduzione: normativa di riferimento, corridoi CNC
- **Revisioni delle reti e loro prolungamento**
- Prospettive future: lo strumento CEF 2021-2027
- Stato dell'arte del Programma CEF 2014-2020 per l'Italia

Art.49 comma 4 del Regolamento 1315/2013:

*Fatto salvo l'articolo 172, secondo comma, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 53 del presente regolamento per quanto riguarda **l'adeguamento degli allegati I e II** per tener conto delle possibili modifiche derivanti dalle soglie quantitative stabilite agli articoli 14, 20, 24 e 27 del presente regolamento. (ecc)*

➤ **Fine 2015 - prima revisione della rete globale**

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

➤ **7/12/2016 adozione atto delegato**

Tra le modifiche proposte, l'Italia si è vista riconosciuta quella riguardante l'inclusione del porto di Catania nella rete globale.

Art.54 comma 1 del Regolamento 1315/2013:

Entro il 31 dicembre 2023 la Commissione, se del caso previa consultazione degli Stati membri e con l'assistenza dei coordinatori europei, procede a un riesame della realizzazione della rete centrale. [omissis]

EFFETTO BREXIT

A seguito dei negoziati sulla Brexit, miranti a modificare il regolamento (UE) n. 1316/2013 in risposta all'uscita del Regno Unito dall'Unione europea (Brexit), ed al fine di aggiungere un collegamento marittimo tra l'Irlanda e l'Europa continentale evitando l'isolamento dell'Irlanda stessa, il Consiglio dell'UE e il Parlamento europeo hanno convenuto sull'anticipazione della revisione degli orientamenti TEN-T **al 2021 anziché al 2023.**

CONSULTAZIONE PUBBLICA

La consultazione pubblica, finalizzata a raccogliere elementi utili per valutare, a cinque anni dall'attuazione del Regolamento 1315/2013 e destinata principalmente alle autorità chiamate a governare la tematica delle infrastrutture trasportistiche si è conclusa il 17 luglio u.s. e i risultati saranno presentati ai TEN- T days 2020. Il Ministero ha colto l'occasione per fornire la propria posizione e dare inoltre seguito ad alcune proposte italiane che sono rimaste in sospeso dal 2013, non accolte nel precedente negoziato.

PROSSIMI PASSI DEL PROCESSO DI REVISIONE

- Pubblicazione degli esiti delle analisi sui contributi alla consultazione pubblica verranno forniti durante i TEN-T days in Croazia nel maggio 2020
- la Commissione ha già istituito alcuni gruppi di lavoro tematici su aspetti quali: monitoraggio, standard tecnici, digitalizzazione, manutenzione, nodi urbani, cyber security ed altri
- Successivamente verrà pubblicato un Impact Assesment da parte della CE
- In analogia con la precedente definizione che ha condotto alle reti attuali, ci si aspetta una metodologia che possa delineare criteri, soglie di volume, regole di inclusione/esclusione di sezioni/nodi
- Nel 2020 sono attesi incontri bilaterali con gli Stati Membri per discutere potenziali emendamenti
- Seguirà la pubblicazione della proposta legislativa, la negoziazione e l'adozione
- Il necessario aggiornamento dei Corridoi

Cooperazione con i paesi dei Balcani Occidentali e la strategia EUSAIR

La Commissione ha adottato atti delegati in conformità dell'articolo 53 del Regolamento n.1315/2013 per l'adeguamento delle mappe indicative della Rete Core in tali paesi.

L'Italia ha mostrato favore anche all'estensione dei corridoi multimodali (Mediterraneo, Orient-East Med e Reno-Danubio) verso i Balcani Occidentali, in considerazione dell'importanza dei **collegamenti orizzontali** tra il corridoio **Scandinavo-Mediterraneo** e **Baltico-Adriatico** con i corridoi Mediterraneo e Oriente-Mediterraneo Orientale.



Il Processo di Berlino, strettamente connesso alla **Strategia europea per la regione Adriatica-Ionica (EUSAIR)** approvata dai 28 Paesi della EU nel corso del Consiglio Europeo del 23-24 ottobre 2014, intende **promuovere la crescita, la cooperazione economica e la coesione tra i Paesi della macroregione Adriatico-ionica migliorandone l'attrattività, la competitività e la connettività.**

La strategia EUSAIR

La strategia si basa su quattro grandi aree tematiche, chiamate Pilastri, ciascuna delle quali coordinata da una coppia di Paesi: Pillar 1 *“Blue growth”*, Pillar 2 *“Connecting the Region”*, Pillar 3 *“Environmental quality”* e Pillar 4 *“Sustainable tourism”*.

Il MIT è l'amministrazione centrale incaricata dell'implementazione del **Pilastro 2 «Connettere la Regione»** co-coordinato da Italia e Serbia e che affronta due priorità distinte ma interconnesse tra loro:

- 1) Trasporti: **trasporti marittimi e connessioni intermodali verso l'hinterland**
- 2) Energia: reti per l'energia.

Il 19-20 novembre 2019 si è tenuto a Belgrado l'**11° incontro del Thematic Steering Group del Pilastro 2** nel corso del quale è stato affrontato il tema della candidatura della Repubblica della Macedonia del Nord come Paese co-coordinatore insieme all'Italia e alla Serbia del Pilastro 2. Allo stato attuale, la Repubblica della Macedonia del Nord partecipa ai lavori del Pilastro 2 in qualità di osservatore.

La strategia EUSAIR

Grazie all'impegno dell'Italia in qualità di Paese capofila del Pilastro 2 insieme alla Serbia, nell'ambito degli incontri del Gruppo di Lavoro designato a seguire i lavori in tema trasporto del Pilastro 2 (TSG2), è stata **approvata con unanimità** espressa dagli 8 Paesi, una prima **lista aperta di n. 46 progetti prioritari** per EUSAIR che riguardano:

- ✓ sicurezza,
- ✓ monitoraggio del traffico marittimo,
- ✓ sviluppo di carburanti alternativi,
- ✓ realizzazione delle vie d'acqua interne e delle Autostrade del Mare,
- ✓ miglioramento delle connessioni transfrontaliere e con l'hinterland
- ✓ sviluppo infrastrutturale in ambito portuale.

È stato altresì avviato un processo di sviluppo di un **Masterplan** dei trasporti per l'intera Macroregione che include anche un modello di simulazione per la domanda dei trasporti come supporto scientifico alla gap analysis.

Piattaforma di connettività EU-CHINA

L'Italia continua a seguire con attenzione le evoluzioni delle relazioni tra l'UE e la Cina in vista da un lato di possibili opportunità di finanziamento e dall'altro di armonizzazione di regole, condizioni e standard tecnici.

Al momento le due Parti hanno condiviso una preliminare lista di interventi di interesse su cui esplorare le eventuali opportunità di cooperazione.

Nella lista rientrano al momento **due progetti italiani** relativi al Porto di Genova e al Porto di Trieste.

Parte I

- Introduzione: normativa di riferimento, corridoi CNC e revisioni delle reti e loro prolungamento
- **Prospettive future: lo strumento CEF 2021-2027**
- Stato dell'arte del Programma CEF 2014-2020 per l'Italia

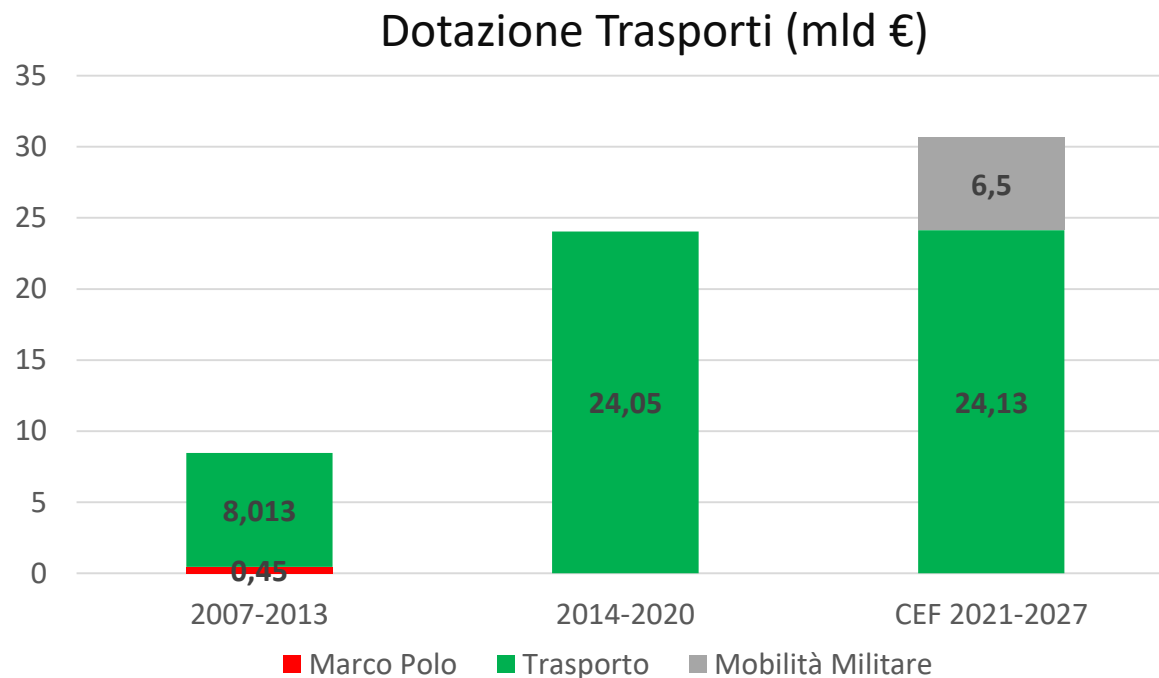
I fondi destinati allo strumento *Connecting Europe Facility per il 2021-2027* appaiono nella proposta per il nuovo Bilancio dell'UE, incrementati con uno sguardo alle soluzioni sostenibili del futuro: la dotazione proposta ammonta infatti a **42,3 miliardi di euro**.

La distribuzione tra i tre settori si modifica leggermente in senso più favorevole per digitale ed energia in coerenza con la nuova innovativa visione della Commissione verso le soluzioni sostenibili e sostanzialmente **riconferma la dotazione per trasporti (12,83 mld di euro)** nonché quella proveniente dal fondo di Coesione (11,3 mld di euro) da allocare al settore trasporti e disponibile esclusivamente per i paesi eleggibili a tale fondo (in cui non rientra l'Italia).

A cui si somma la nuova linea di budget per la Mobilità Militare per 6.5 mld di euro

Linea budget	Euro
CEF- Trasporti	12.830.000.000
CEF- Energia	8.650.000.000
CEF – Telecomunicazioni	3.000.000.000
Coesione Trasporti	11.300.000.000
Mobilità militare	6.500.000.000
TOTALE DOTAZIONE PROPOSTA	42.280.000.000

Il settore dei trasporti registra un leggero incremento della dotazione proposta, a cui però va sommata la dotazione assegnata alla nuova linea di budget della Mobilità Militare.



Per quanto attiene alla Mobilità Militare si evidenzia che la nuova linea di budget sarà gestita con le regole e le logiche del CEF.

Si precisa che il Regolamento non è ancora adottato e sono ancora aperti tre importanti temi: dotazioni finanziarie, condizione di Coesione e aspetti legati alla Brexit

Tra gli elementi di maggiore rilevanza vi sono le **percentuali massime di cofinanziamento**, che in proposta presentano alcune variazioni interessanti:

- **fino al 30% tutti i casi di infrastrutturazione** (ferrovie e reti stradali, vie navigabili interne, piattaforme logistiche e multimodali, riduzione rumore ferroviario), attualmente al 10% e 20%
- **fino al 30%, gli interventi sui colli di bottiglia, collegamenti mancanti, accessibilità alle persone con disabilità e autostrade del mare;**
- **fino al 50%** tutte le applicazioni telematiche sia di bordo che di terra (ERTMS), i progetti di innovazione tecnologica e di incremento della sicurezza, sistemi relativi alle vie navigabili interne ed all'adattamento delle infrastrutture da trasporto alle frontiere esterne della UE a fini doganali;
- **fino al 50% i collegamenti transfrontalieri** (oggi 40%) e le tratte di accesso (oggi tra 20% e 30%) (con un potenziale incremento di un ulteriore 5% sulle tratte transfrontaliere, fino quindi ad un massimo del 55%, in caso di progetti attuati da strutture a gestione integrata)

Una novità assoluta è rappresentata dall'inserimento della linea di budget relativa alla **mobilità militare**.

Il piano d'azione sulla mobilità militare, adottato il 28 marzo 2018, ha posto le basi delle potenziali sinergie tra difesa e trasporti, affinché i finanziamenti per l'adeguamento delle reti TEN-T alle esigenze della mobilità militare (uso duale, civile e militare, delle infrastrutture) fossero erogati tramite il CEF **per migliorare la mobilità militare nell'UE**.

I progetti di mobilità militare saranno finanziabili al massimo al 50% dei costi eleggibili, elevabile all'85% nel caso di risorse trasferite volontariamente da uno Stato membro da Programmi a gestione condivisa.

Elementi rilevanti:

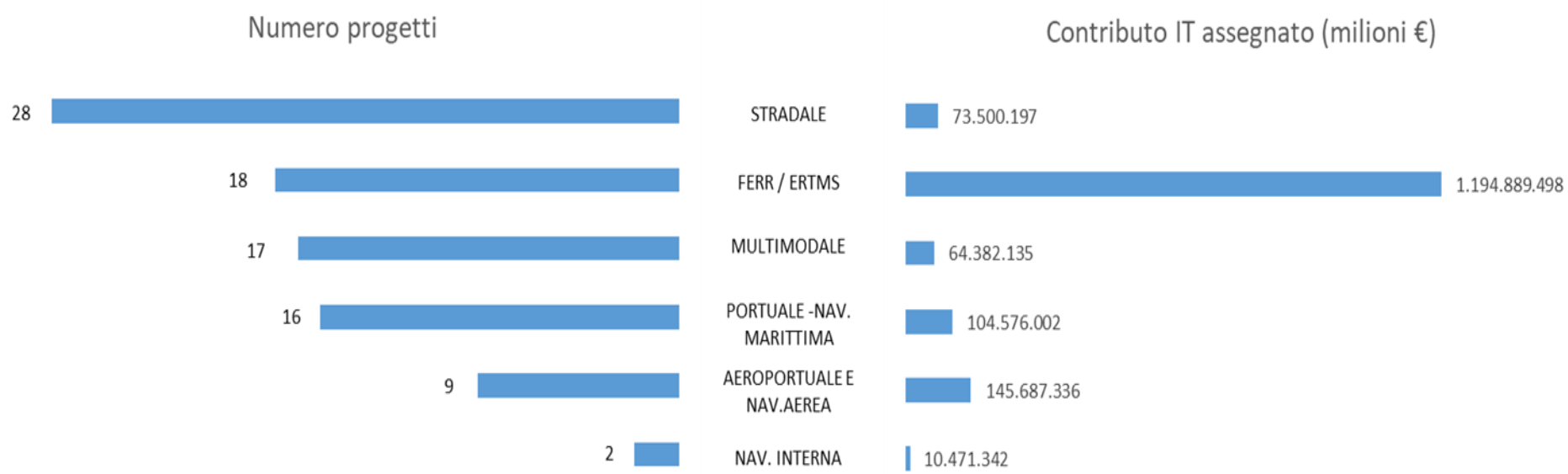
- **I requisiti militari e le mappe di interesse militare** sono stati definiti
- **I requisiti duali** (fondamentali per la funzione duale dell'infrastruttura) sono in corso di definizione
- **La lista indicativa di progetti** that verrà identificata dagli SM nel corso del 2020

Parte I

- Introduzione: normativa di riferimento, corridoi CNC e revisioni delle reti e loro prolungamento
- Prospettive future: lo strumento CEF 2021-2027
- **Stato dell'arte del Programma CEF 2014-2020 per l'Italia**



Nell'ambito della programmazione CEF 2014-2020, risultano già approvati dalla Commissione europea e regolamentati da un contratto di sovvenzione denominato «Grant Agreement» (GA), **90 azioni** che coinvolgono beneficiari italiani o soggetti stranieri operanti su territorio italiano, per **complessivi 1,6 miliardi di euro di cofinanziamento** a fronte di oltre 4 miliardi di euro di investimenti previsti.



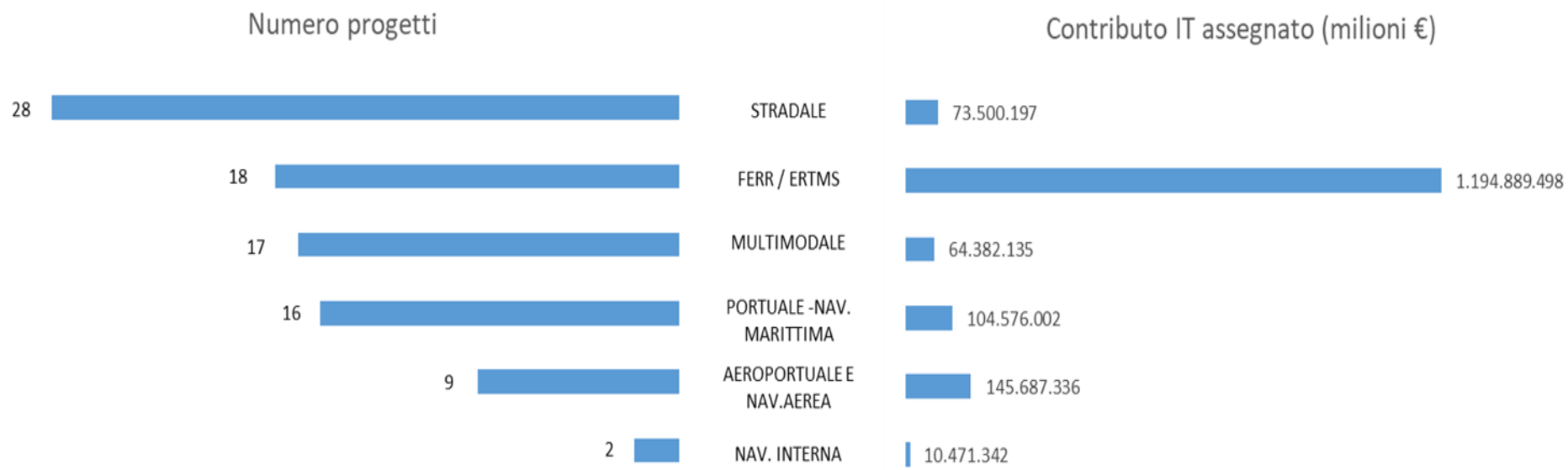
A cui si aggiungono ulteriori **4 proposte** sottomesse nell'ambito del bando CEF Transport 2019 che sono state selezionate per il finanziamento e che sono in fase di finalizzazione del GA.

Parte II

- Stato dell'arte del Programma CEF 2014-2020 per l'Italia
- CEF Transport 2019 *REFLOW CALL* - punti di attenzione
- CEF Transport *Blending Facility* - punti di attenzione
- Prossime opportunità di finanziamento: *Reflow call 2020*



Nell'ambito della programmazione CEF 2014-2020, risultano già approvati dalla Commissione europea e regolamentati da un contratto di sovvenzione denominato «Grant Agreement» (GA), **90 azioni** che coinvolgono beneficiari italiani o soggetti stranieri operanti su territorio italiano, per **complessivi 1,6 miliardi di euro di cofinanziamento** a fronte di oltre 4 miliardi di euro di investimenti previsti.



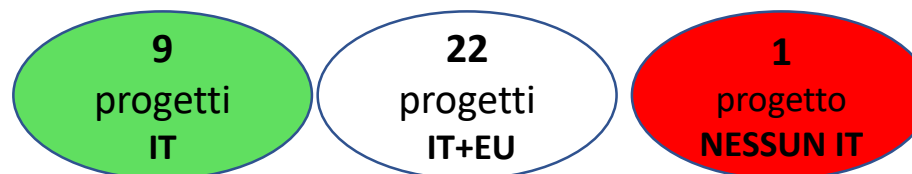
A cui si aggiungono ulteriori **4 proposte** sottomesse nell'ambito del bando CEF Transport 2019 che sono state selezionate per il finanziamento e che sono in fase di finalizzazione del GA.

L'Italia ha partecipato a tutti i bandi del programma pubblicati a partire dal 2014

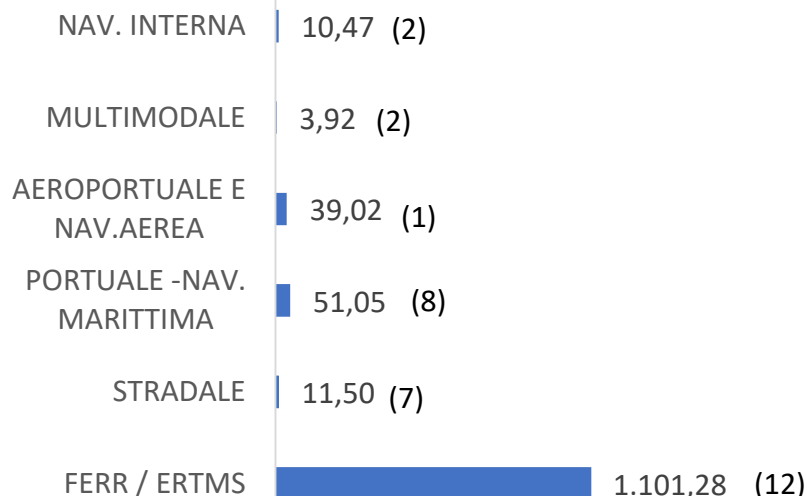
anno call	nro azioni Beneficiari IT e/o su territorio IT	Costo totale azione EU (K€)	Contributo comunitario totale assegnato (K€)	Costo azione IT (K€)	Contributo comunitario assegnato IT (K €)
2014	32	6.178.157.803	2.571.847.845	3.008.662.467	1.217.242.340
2015	13	1.358.997.053	607.413.707	208.876.755	90.792.406
2016	15	1.064.527.341	393.003.808	273.722.138	107.132.860
2017 Blending	14	865.765.565	175.437.511	495.618.912	102.234.028
2017 - SESAR ITALY	1	457.645.213	228.156.524	63.261.854	31.630.927
2017 sesar JU	1	3.956.885	1.978.443	3.956.885	1.978.443
2018	14	168.722.570	83.040.580	85.779.146	42.495.504
2014-2018	90	10.097.772.430,20	4.060.878.418,69	4.139.878.156,84	1.593.506.508,99

Bando CEF 2014

La Commissione UE ha approvato **32 progetti** che interessano il territorio italiano con un contributo accordato ai beneficiari italiani pari a circa **1,22 miliardi di euro**.



Contributo comunitario assegnato IT per modalità di trasporto milioni € (nro di progetti)



Tra i progetti italiani figurano, in primis, **3 azioni transfrontaliere** in ambito ferroviario che miglioreranno in modo significativo la capacità, l'efficienza e l'impatto ambientale del trasporto merci e favoriranno un aumento sostanziale dei flussi di passeggeri tra l'Italia e il Resto d'Europa

- ✓ la galleria di base del Brennero;
- ✓ la tratta Milano-Chiasso (per beneficiare del nuovo tunnel del Gottardo dal 2016);
- ✓ la sezione transfrontaliera Torino-Lione.

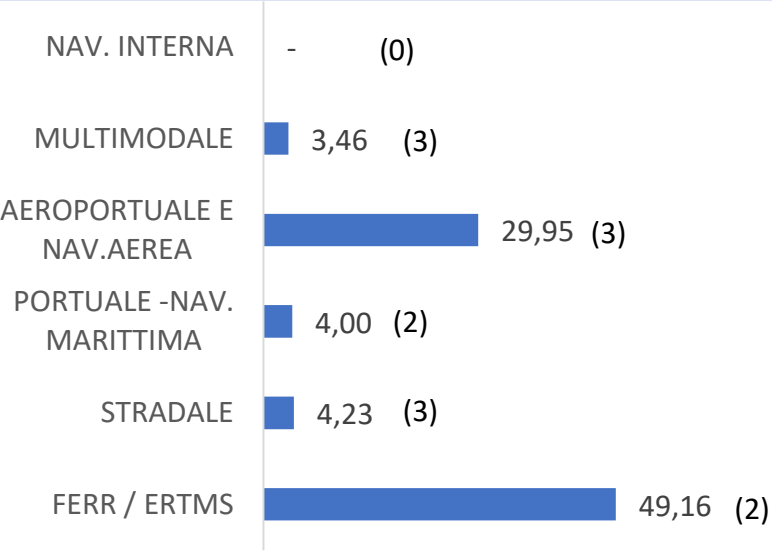


Bando CEF 2015

L'Italia ha conseguito l'approvazione di **12 proposte progettuali** per **91,2 milioni di euro**, a cui si aggiunge **1 azione senza beneficiari italiani** ma che interessa il nostro territorio.



Contributo comunitario assegnato IT per modalità di trasporto milioni € (nro di progetti)



- Tra i progetti italiani figurano
- ✓ 2 azioni SESAR ;
 - ✓ il collegamento ferroviario all'aeroporto di Venezia
 - ✓ l'installazione ERTMS B3 lungo 512 Km della linea ferroviaria italiana;
 - ✓ 2 azioni stradali con beneficiari IT finalizzate allo sviluppo di stazioni di carburanti alternativi a basso impatto ambientale (idrogeno) e di reti infrastrutturali di supporto allo sviluppo della mobilità elettrica lungo due Corridoi;
 - ✓ 2 azioni relative all'implementazione delle Autostrade del Mare

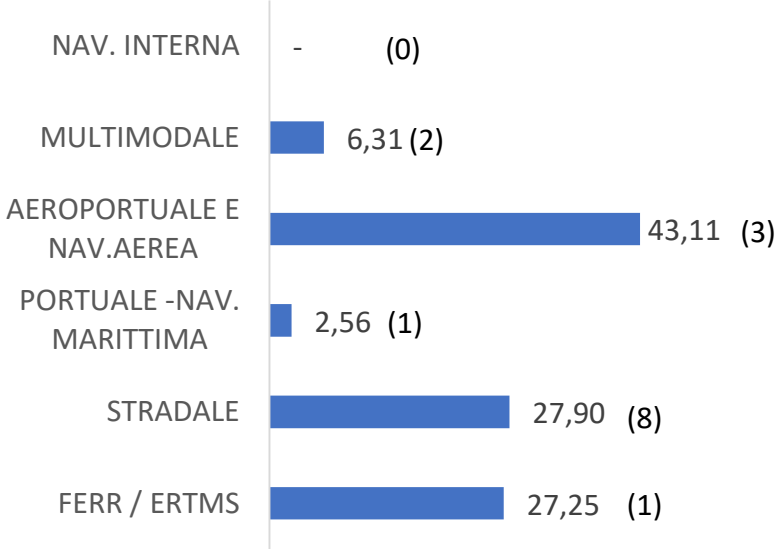


Bando CEF 2016

Delle 35 proposte progettuali presentate dall'Italia, la Commissione ne ha approvate **14**, a cui si aggiunge **1 azione** con beneficiario italiano ma che non opera sul territorio nazionale per un finanziamento complessivo per i beneficiari italiani di circa **107,1 milioni di euro**.



Contributo comunitario assegnato IT per modalità di trasporto milioni € (nro di progetti)



Il contributo comunitario assegnato all'Italia è così ripartito:

- ✓ oltre un terzo è dedicato allo sviluppo di azioni collegate al miglioramento del trasporto su strada, allo sviluppo dei servizi ITS e alla sicurezza;
- ✓ circa un terzo riguarda l'attuazione delle funzionalità di gestione del traffico aereo (ATM) e del sistema di segnalamento e controllo ferroviario (ERTMS)
- ✓ la restante quota è destinata al tema della multimodalità, allo sviluppo della portualità e della navigazione marittima.

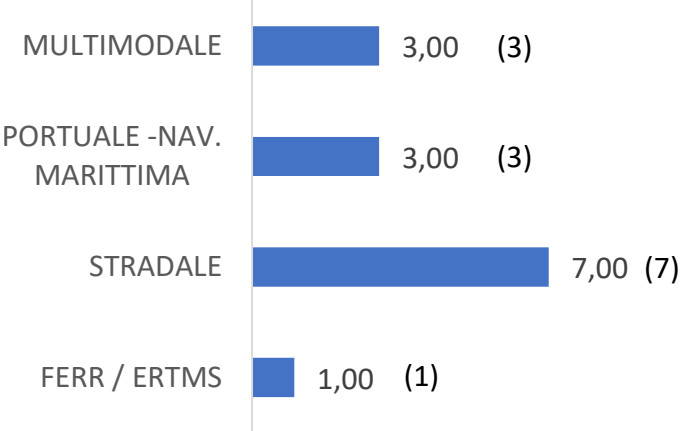


Bando CEF BLENDING CALL (2 cut-off dates)

Il bando CEF-Transport Blending call 2017 è primo esempio di esperienza innovativa che prevedeva la combinazione di fondi, strumenti innovativi e grants.
La Commissione ha selezionato, complessivamente, **11 proposte italiane** e 3 interventi che prevedono attività su territorio italiano da parte di soggetti stranieri per un contributo complessivo previsto di circa **102,2 milioni di Euro**.



Contributo comunitario assegnato IT per modalità di trasporto milioni € (nro di progetti)



- Tra i progetti finanziati figurano
- ✓ 10 azioni riguardanti la mobilità elettrica e i combustibili alternativi;
 - ✓ 1 azione relative all'implementazione delle Autostrade del Mare
 - ✓ 1 azione relativa all'installazione ERTMS on board;
 - ✓ 2 azioni attinenti a lavori di miglioramento infrastrutturale nei porti di Trieste e di Ravenna.

Bandi CEF SESAR 2017 e SESAR JU 2018

Nel corso del 2017 è stata inoltre indetta una call indirizzata solo alla priorità **“Cielo Unico Europeo”** nel campo dell'aviazione (SESAR) che ha messo a disposizione fondi per complessivi **290 milioni di Euro**.

Sono state presentate 33 proposte di azioni per un contributo complessivo richiesto di oltre 400 milioni di Euro, a testimonianza dell'alto interesse per la tematica.

Tra le proposte presentate, l'azione europea del **SESAR Deployment manager** che vede il coinvolgimento dei beneficiari italiani **ENAV, LEONARDO, SEA, Ministero della Difesa e ADR**, è stata finanziata per un importo **pari a circa 232 milioni di euro** di cui circa il 10% del budget, pari a 31,6 milioni di euro, è allocato al partenariato italiano.

Nel corso del 2018 è stata inoltre indetta una call SESAR JOINT UNDERTAKING, rivolto alla sperimentazione e azioni pilota sui droni con una dotazione finanziaria pari a 9,5 milioni di Euro in cui la **proposta italiana con capofila ENAV** ha conseguito l'approvazione per un co-finanziamento pari a **1,98 milioni di euro**.

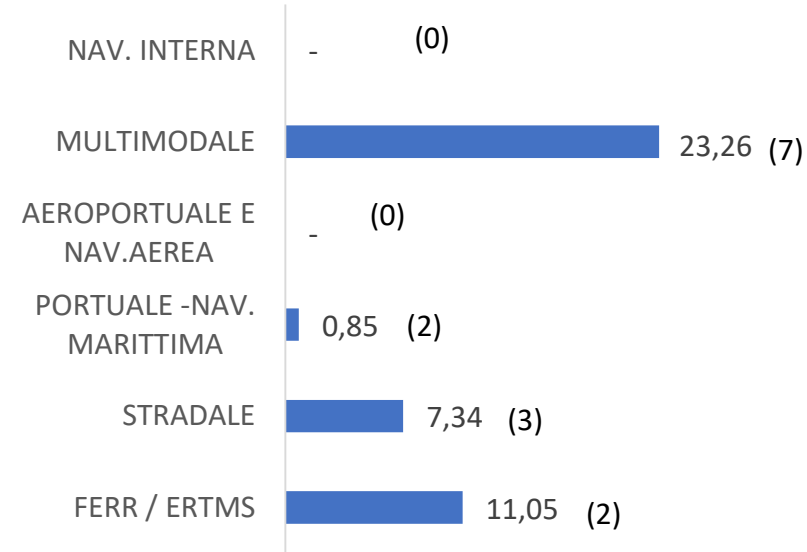


Bando CEF 2018

Delle 29 proposte progettuali presentate dall'Italia, la Commissione ne ha approvate **14** per un finanziamento complessivo di circa **42,5 milioni di euro**, di cui oltre un terzo è dedicato allo sviluppo di azioni collegate al miglioramento del trasporto su strada , allo sviluppo dei servizi ITS e alla sicurezza.



Contributo comunitario assegnato IT per modalità di trasporto milioni € (nro di progetti)



Il contributo comunitario assegnato all'Italia è così ripartito:

- ✓ oltre un terzo è dedicato allo sviluppo di azioni collegate al miglioramento del trasporto su strada, allo sviluppo dei servizi ITS e alla sicurezza;
- ✓ circa un terzo riguarda l'attuazione del sistema di segnalamento e controllo ferroviario (ERTMS) e l'interoperabilità e la sicurezza dei dati scambiati all'interno del sistema ferroviario;
- ✓ la restante quota è destinata al tema della multimodalità, allo sviluppo della connettività in ambito portuale e alla sicurezza stradale.

Bando CEF 2019

A livello nazionale, sono state validate e sottomesse **n.6 proposte progettuali** con partecipazione di soggetti pubblici e/o privati italiani per una richiesta di co-finanziamento europeo per circa **14,0 milioni di euro**, pari a circa il **14%** del finanziamento disponibile, per investimenti per circa 61,3 milioni di euro.

Di esse, **n.4 proposte** italiane sono state **selezionate** per il co-finanziamento per circa **8,6 milioni di euro** pari a circa il **9%** delle risorse disponibili sul bando e al 61% di quanto richiesto complessivamente dall'Italia.

Le proposte selezionate prevedono:

- ✓ n.2 interventi portuali
- ✓ n.2 interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni sonore del traffico ferroviario merci

Parte II

- Stato dell'arte del Programma CEF 2014-2020 per l'Italia
- **CEF Transport 2019 *REFLOW CALL* - punti di attenzione**
- CEF Transport *Blending Facility* - punti di attenzione
- Prossime opportunità di finanziamento: *Reflow call 2020*

Considerazioni generali

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

I bandi CEF sono sempre più caratterizzati da una **forte concorrenza** data anche da un crescente livello della qualità dei progetti presentati pertanto - la maturità tecnico-finanziaria degli interventi,

- il loro livello aggiunto europeo
- e la loro piena rispondenza alle priorità del bando

rappresentano i principali elementi valutati nel processo di selezione.

Inoltre va precisato che la **totale copertura finanziaria** deve essere assicurata dai proponenti sin dal momento della sottomissione della proposta, al netto del contributo comunitario.

Particolari criteri di eleggibilità

- ✓ Le azioni devono **iniziare entro 6 mesi** dalla data di chiusura del bando
- ✓ Le azioni devono **concludersi entro e non oltre i 31 dicembre 2023**
- ✓ I costi sono eleggibili dalla **data di sottomissione dell'Application al 31 dicembre 2023.**
- ✓ Le azioni devono presentare un **alto livello di maturità**, sia finanziaria che di completamento delle fasi preparatorie.

Principali condizioni di eleggibilità e di ammissibilità

- ✓ Proponenti e/o partenariati composti da uno o più Stati Membri e/o organizzazioni internazionali, joint undertaking e/o enti pubblici o privati con sede nell'Unione europea previa validazione dello Stato Membro di pertinenza;
- ✓ proponenti senza personalità giuridica nell'ambito della legislazione nazionale con il consenso dello Stato Membro di pertinenza, fintanto che siano in grado di fornire le stesse garanzie legali per la protezione degli interessi dell'UE fornite dai soggetti con personalità giuridica;
- ✓ progetti identificati come progetti di interesse comune ai sensi e per gli effetti dell'art.7 del Regolamento 1315/2013;
- ✓ progetti che interessano sezioni transfrontaliere o parti di tali sezioni solo in presenza di accordo sottoscritto dagli Stati Membri e/o confinanti interessati dall'azione;
- ✓ proposte di lavori accompagnate dall'Analisi Costi Benefici (CBA) ad eccezione delle azioni che riguardano la priorità "ERTMS on-Board Prototypes";
- ✓ le proposte che interessano la priorità "Intelligent Transport Services for Roads (ITS)" e "Safe and secure infrastructure" possono sostituire l'Analisi Costi Benefici con un'Analisi Costi Efficacia (CEA);
- ✓ azioni che non abbiano ricevuto finanziamenti da altre fonti comunitarie;
- ✓ azioni relative a studi o lavori;
- ✓ non sono ammesse al finanziamento azioni miste (studi e lavori)

Principali criteri di valutazione

- **Criteri di selezione:** il beneficiario deve dimostrare di possedere adeguate e solide risorse finanziarie ed operative per poter eseguire le diverse attività previste per l'intera durata dell'azione e per partecipare finanziariamente al progetto;
- **Criteri di valutazione:**
 - **rilevanza:** valore aggiunto europeo, impatto transnazionale ove applicabile, rimozione di colli di bottiglia, contributo alla sostenibilità e alla decarbonizzazione del trasporto; integrazione multimodale ed interoperabilità ove applicabile;
 - **maturità** (di tipo tecnico, finanziario ed autorizzativo): le azioni proposte dovranno iniziare entro e non oltre 6 mesi dalla chiusura del bando;
 - **impatto** (socio economico ed ambientale): in particolare saranno valutati l'effetto leva sugli investimenti pubblici e privati e la necessità di superare ostacoli finanziari;
 - **qualità** in termini di coerenza, capacità realizzativa, completezza e chiarezza espositiva

Parte II

- Stato dell'arte del Programma CEF 2014-2020 per l'Italia
- CEF Transport 2019 REFLOW CALL - punti di attenzione
- **CEF Transport *Blending Facility* - punti di attenzione**
- Prossime opportunità di finanziamento: *Reflow call 2020*

Il **CEF Blending Facility** è uno schema finanziario che prevede la cooperazione di vari soggetti.

Il coordinamento è tutto centralizzato nella Commissione europea che coinvolge partner finanziari (detti IP Implementing Partner) quali BEI, National Promotional Banks and Institutions (CDP), attraverso la sottoscrizione di un accordo amministrativo.

L'idea alla base del concetto di **“blending”** è di combinare forme diverse di finanziamento:

- contributi CEF a fondo perduto

con

- strumenti di finanziamento concessi dalla BEI, NPB o da istituzioni finanziarie private

Il bando CEF Transport 2019 Blending Facility è stato lanciato in data 15 Novembre 2019 ed ha una dotazione finanziaria pari a 198 milioni di euro.

Threshold Blending Operation - Soglie

- CEF grant of min EUR 1 M
- IP Loan of min EUR 5 M (NB si evidenzia soglia BEI pari a 12.5 EUR M)

Budget

- EUR 99 M ERTMS (sulla base di **costi unitari**)
- EUR 99 M (% co-funding rate: Alternative fuels)
- EUR 2 M Advisory Hub

Timeline

- Costi eleggibili fino a fine 2023
- senza scadenza di presentazione ma “Rolling basis” fino a marzo 2021

Localizzazione

- Massima distanza dalla rete Core: 10 km
- Interventi su rete Comprehensive fino al massimo al 20% del budget
- Per flotte: obbligo uso sulla rete TEN-T

Solo Lavori

Blending Facility – carburanti alternativi

Type of Alternative Fuel technology	Infrastructure	Mobile assets		
		Trucks and buses	Vessels	Railway vehicles
CNG	10%	10%	/	/
LNG	10%	10%	15%	/
Electricity	15%	20%	20%	/
Hydrogen	20%	20%	20%	20%

- **Mobile assets:** co-funding rates apply only to the **eligible costs** understood as the difference between the costs of a conventional solution and the costs of the innovative technology solution.
- **LNG trucks:** the grant amount shall not exceed EUR 3000 per vehicle.
- **Dedicated electric charging infrastructure for the use of battery-electric buses in public transport,** the co-funding rate is set at **20%** of the eligible costs.
- **LNG vessels in inland navigation:** the co-funding rate is set at **20%** of the eligible costs.

Blending Facility – ERTMS

Azioni eleggibili:

- **On-board:** Adeguamento (in caso di veicoli esistenti e in servizio equipaggiati con versione ERTMS precedente), retrofit (in caso di veicoli esistenti e in servizio non equipaggiati con ERTMS) o prima installazione (su nuovi veicoli) con il sistema ERTMS Baseline3
- **Trackside:** Installazione/adeguamento del sistema ERTMS B3 e interventi correlati con i sistemi di interlocking

Contributo unitario, calcolato sulla base dei costi unitari, approccio basato su:

- Pianificazione e gestione amministrativa semplificata
- Sicurezza del livello di supporto finanziario CEF garantito e trasparenza
- Monitoraggio in serie in considerazione delle flotte e delle reti da adeguare
- Principio «no-profit» rispettato

Blending Facility – ERTMS

- Per approfondimenti si segnala la Decisione Ares(2019)1025126 del 19.02.19 che nell'allegato definisce la metodologia della derivazione dei costi unitari
- I dispositivi ERTMS di bordo e di terra sono definiti dal Reg. 919/2016
- Il fabbisogno finanziario stimato al 2030 per l'adeguamento ERTMS dei corridoi è stimato a **30 miliardi di euro**
- Un team europeo Deployment Management Team ha redatto una nota tecnica sulla combinazione di costi attuali presenti nei progetti ERTMS finanziati con il CEF; tali importi sono stati moltiplicati per la % di co-finanziamento. La stima degli importi è stata confrontata anche con la valutazione della DG REGIO sui progetti ferroviari (finanziati con fondi FESR) e infine gli importi sono stati validati dall'ERA

ERTMS unit contribution

Outputs	Activities	Sub-activities	Categories of vehicle / track-side components	Sub-categories	Unit Contribution (k€)
On-board ERTMS B3 equipped vehicle	Retrofitting of vehicle	Prototype	International	/	900
			National	/	450
		Serial	International	/	110
			National	/	80
	Upgrade of vehicle	Prototype	International	/	600
			National	/	350
		Serial	International	Software	18
			National	Software	15
			International	Software & hardware	55
			National	Software & hardware	55
	Fitment of vehicle				25
Track-side 1 double track km equipped	Deployment		ETCS & associated upgrade costs		90
			GSM-R		20
			Interlockings		80
	Upgrade		/		20

Blending Facility – ERTMS – Amount - Unit contribution and co-financing rate

Activities	Cost category	Scenario	Sub-scenario		Amount identified in report (K€)	Unit contribution after application of the differentiated co-financing rate (K€)	Co-financing rate applied (%)	
On-board ERTMS B3 equipped vehicle	Retrofitting	Prototype	International	/	/	2.509	900	36%
			National	/	/	1.352	450	33%
		Serial	International	/	/	255	110	43%
			National	/	/	273	80	29%
	Upgrade	Prototype	International	/	/	1.683	600	36%
			National	/	/	907	350	39%
		Serial	International	Software	/	41	18	44%
			National	Software	/	44	15	34%
			International	Software	Hardware	130	55	42%
			National	Software	Hardware	139	55	40%
			Fitment				100	25
Track-side 1 double track km equipped			ETCS & associated upgrade costs				200	90
	Deployment	GSM-R				50	20	40%
		Interlocking				196	80	41%
	Upgrade		/			44	20	45%

All values are per vehicle (not per cab) for on-board and per km of double-track equivalent for track-side

Blending Facility – Advisory Hub

Advisory Hub offer of support to CEF Transport Blending Facility applicants

As agreed with DG MOVE



High level advice on **existing project documentation** regarding suitability/eligibility/maturity for the Blending Facility.



Introduction to **EIB lending operations**



Identification of **major gaps** and areas requiring improvement in:

- **technical preparation** - feasibility studies, market studies, economic cost-benefit analysis, environmental documentation, tendering and procurement, implementation and organisational
- a **first review of PPP readiness** where applicable and
- **financial preparation** - business plan, financial plan

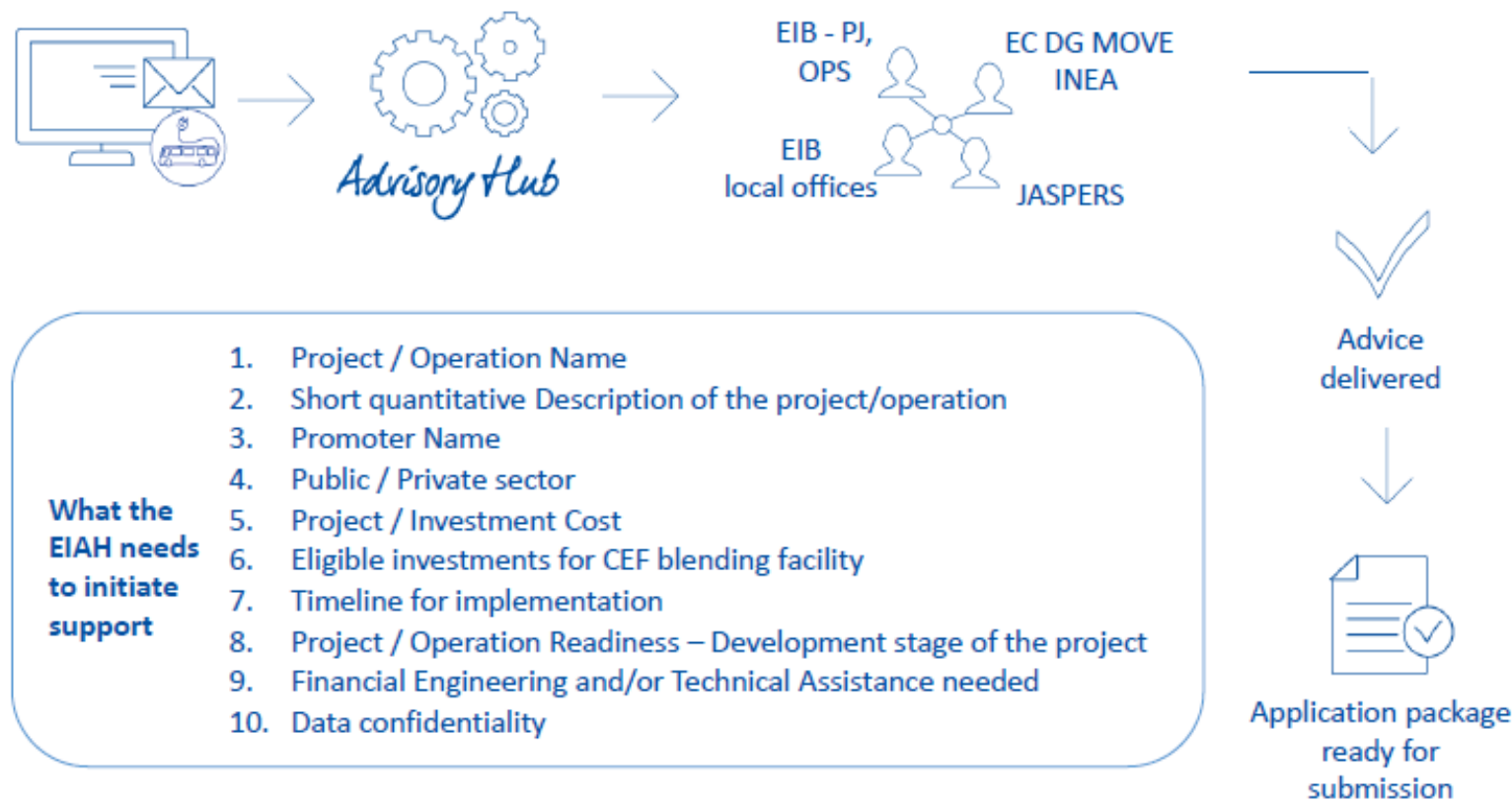


Advice on **terms of reference** for consultants/studies in relation to **technical, financial, procurement** and organisation to implement projects and improve access to finance



Blending Facility – Advisory Hub

How is the CEF Blending Facility support provided?



Blending Facility – Advisory Hub

Useful links:

CEF Transport Blending Facility

<https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/apply-funding/blending-facility>

EIAH

<https://eiah.eib.org/>

ELENA

<https://www.eib.org/en/products/advising/elena/index.htm>

JASPERS

<https://jaspers.eib.org/>

Parte III

- Procedura di validazione da parte dello Stato Membro
- Modalità e Tempistiche
- Dichiarazione di responsabilità
- Indicazioni operative

Parte III

- **Procedura di validazione da parte dello Stato Membro**
- Modalità e Tempistiche
- Dichiarazione di responsabilità
- Indicazioni operative

Le proposte relative ai progetti di interesse comune candidabili al bando **CEF Transport 2019 – Reflow Call e CEF Transport Blending Facility** devono essere presentate alla Commissione europea, entro i termini previsti, previo accordo degli Stati Membri interessati ai sensi dell'art.9 del Regolamento n. 1316/2013.

E' prevista, infatti, una **procedura di validazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** che si basa sulla verifica non soltanto della completezza, correttezza e chiarezza della proposta stessa ma soprattutto sulla compatibilità e coerenza degli obiettivi dell'intervento proposto con le **priorità politiche nel settore dei trasporti** contenute negli atti di indirizzo strategico e di programmazione adottati dall'Amministrazione ed attualmente in vigore.

Dal ciclo di programmazione 2007-2013, infatti la distanza tra la pianificazione nazionale e quella che deriva dall'applicazione di direttive europee si è via via ridotta fino ad arrivare a una piena sovrapposizione, in cui il quadro complessivo degli interventi e delle strategie viene ricompreso negli **atti di indirizzo strategico** dell'Amministrazione.

Raccordo con la pianificazione nazionale e ruolo dello Stato Membro: Atti di indirizzo strategico

La coerenza con gli atti di indirizzo sarà elemento imprescindibile per il conseguimento della validazione di competenza dello Stato Membro.

Parte II

- Procedura di validazione da parte dello Stato Membro
- **Modalità e Tempistiche**
- Dichiarazione di responsabilità
- Indicazioni operative

La scadenza per la sottomissione delle proposte, tramite il **portale TENTec**, alla Commissione europea è stata fissata, rispettivamente:

- **BLENDING FACILITY: 14 Febbraio 2020 ore 17:00 CET**
- **REFLOW CALL: 26 Febbraio 2020 ore 17:00 CET**

Al fine di avviare l'istruttoria per la validazione da parte del Ministero, per entrambi i bandi, le proposte dovranno pervenire, **entro il 24 Gennaio 2020.**

al Direttore Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali, Dott.ssa Bernadette Veca, all'indirizzo email dg.prog@pec.mit.gov.it.

Il form di validazione, a seguito della procedura istruttoria che coinvolgerà le Direzioni Generali competenti per materia e gli organi politici dell'Amministrazione, verrà restituita al proponente/coordinatore, in caso di valutazione positiva, in tempo utile ad effettuare la sottomissione alla Commissione.

Suggerimenti per la compilazione della proposta

- ✓ Prendere attenta visione della *Guide for Applicants*
- ✓ Consultare le *FAQ* sul sito dell'INEA, seguirne gli aggiornamenti e presentare quesiti le cui risposte saranno legalmente vincolanti e parti integranti del bando

Scadenza di sottomissione quesiti: 29 gennaio 2020

- ✓ Seguire le giornate informative organizzate dall'INEA

Giornata Informativa Europea – REFLOW CALL

Il **7 novembre 2019** è stata organizzata dall'Agenzia Esecutiva INEA una giornata informativa virtuale a Bruxelles sull'invito a presentare proposte pubblicato nell'ambito dello strumento finanziario "Meccanismo per collegare l'Europa - Trasporti" (CEF).

La registrazione video dell'evento è disponibile al seguente link:

<https://webcast.ec.europa.eu/cef-transport-reflow-call-virtual-info-day-07-11-19>

Il materiale dell'evento (agenda, presentazioni) è disponibile al seguente sito:

<https://ec.europa.eu/inea/en/news-events/events/2019-cef-transport-map-call-virtual-info-day>

Giornata Informativa Europea – BLENDING FACILITY

Il **5 Dicembre 2019** è organizzata dall'Agenzia Esecutiva INEA una giornata informativa virtuale a Bruxelles sull'invito a presentare proposte pubblicato nell'ambito dello strumento finanziario "Meccanismo per collegare l'Europa - Trasporti" (CEF).

Si segnala che è necessaria l'iscrizione online all'evento.

Tutte le informazioni sono disponibili al seguente link

<https://ec.europa.eu/inea/en/news-events/events/2019-cef-transport-blending-facility-virtual-info-day>

Parte II

- Procedura di validazione da parte dello Stato Membro
- Modalità e Tempistiche
- **Dichiarazione di responsabilità**
- Indicazioni operative

Parte II

- Procedura di validazione da parte dello Stato Membro
- Modalità e Tempistiche
- Dichiarazione di responsabilità
- **Indicazioni operative**

Al fine di agevolare la **procedura istruttoria di validazione delle proposte**, si richiede a ciascun coordinatore italiano/punto di contatto nazionale designato di trasmettere al MIT **le seguenti informazioni relative alla proposta progettuale**, compilando il **file Excel** che sarà trasmesso da RAM in qualità di AT:

- | | |
|---|--|
| ☐ Titolo del Progetto | ☐ Coordinatore Progetto |
| ☐ Descrizione Progetto (Max 10 righe) | ☐ Promotori italiani |
| ☐ Data di inizio | ☐ Promotori stranieri |
| ☐ Data di fine | ☐ Importo progetto (IT) |
| ☐ Indicazione del tipo di attività da co-finanziare: "Studi/Lavori/ Pilota | ☐ Importo del co-finanziamento (IT) |
| ☐ Corridoi TEN-T interessati dal Progetto | ☐ % Co-finanziamento dell'Azione |



ACTION STATUS REPORT (ASR)

Il rapporto sullo stato di avanzamento delle singole Azioni “Action Status Report (ASR), ha l’obiettivo di fornire **informazioni importanti sullo stato attuale di attuazione del progetto ed eventuali deviazioni rispetto alla pianificazione originale devono essere spiegate in dettaglio**. E’ sottomesso dal coordinatore per conto di tutti i beneficiari ed è **validato dallo Stato Membro**.

ASR 2020

L’ ASR 2020 relativo all’annualità 2019 dovrà essere sottomesso all’Agenzia INEA tramite il sistema TENtec, previa validazione da parte dello Stato Membro, entro e non oltre la data del **31 marzo 2020**.

Al fine di consentire al MIT l’opportuna valutazione propedeutica alla validazione, si richiede a tutti i soggetti beneficiari/soggetti attuatori l’**invio** della documentazione relativa al rapporto ASR 2020

entro e non oltre il 25 febbraio 2020

Maggiori dettagli saranno comunicati a seguire



Al fine di agevolare la procedura di validazione dell'ASR2020 da parte del MIT, si richiede a ciascun coordinatore italiano/punto di contatto nazionale (nel caso di progetto multibeneficiario) di **indicare le seguenti informazioni** compilando il file Excel che sarà trasmesso da RAM in qualità di AT:



- | | |
|---|--|
| ☐ N. Azione | ☐ % Co-finanziamento Azione |
| ☐ Nome dell'Azione | ☐ Costo totale Azione |
| ☐ Data di inizio dell'Azione | ☐ Budget dei Beneficiari IT |
| ☐ Data di fine dell'Azione | ☐ Budget finale dei Beneficiari IT |
| ☐ Avanzamento tecnico dell'Azione (cfr. 2.1 ASR2019) | ☐ Spesa cumulata totale prevista |
| ☐ Deviazione (>5%) tra il costo totale e GA vigente | ☐ Spesa cumulata totale effettiva |
| ☐ Costo finale previsto | ☐ Spesa cumulata Beneficiari IT prevista |
| | ☐ Spesa cumulata Beneficiari IT effettiva |

CONTO NAZIONALE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Il “Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti» , CNIT, è un prodotto dell'Ufficio di Statistica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **realizzato in collaborazione** con Uffici, Dipartimenti e Direzioni Generali del Ministero, altre Amministrazioni Pubbliche, ISTAT, **Aziende, Imprese**, Enti ed Istituti di ricerca.

CNIT 2018-2019

Al fine di monitorare il **flusso finanziario del cofinanziamento europeo** nell’ambito del Programma CEF 2014-2020 per il CNIT 2018-2019, ai beneficiari italiani sarà richiesto, con riferimento all’Azione in cui sono coinvolti, di fornire le seguenti informazioni entro **15.04.2020**:

- ✓ la situazione attuale delle somme incassate dai singoli beneficiari italiani a titolo di prefinanziamento, ed eventuali interim payment;
- ✓ la spesa cumulata (quota nazionale e quota UE) dai singoli beneficiari italiani al 31.12.2019;
- ✓ l’avanzamento percentuale dell’intera Azione;
- ✓ eventuali amendment intervenuti dopo la sottoscrizione del Grant Agreement, e in caso affermativo, invio del Grant Agreement emendato e sottoscritto.



USE IT OR LOOSE IT

- Tutte le azioni co-finanziate nell'ambito del **CEF 2014-2020** dovranno concludere le attività entro e non oltre il **31.12.2023**
- Il **mancato assorbimento** dell'attuale contributo stanziato potrebbe avere un impatto sulla **dotazione finanziaria** del CEF 2021-2027



Il MIT, in collaborazione con l'INEA, ha avviato un **processo di monitoraggio** sull'andamento tecnico-finanziario delle Azioni CEF in corso, al fine di individuare eventuali misure correttive per il **recupero e/o l'eventuale riallocazione** dei finanziamenti non utilizzati.

Al fine di agevolare tale monitoraggio, sarà richiesto **agli implementing body del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, di trasmettere, in modo tempestivo, una **nota esplicativa** circa **l'avanzamento tecnico-finanziario** delle azioni in corso con evidenza di **eventuali criticità** con riferimento ai seguenti aspetti:



- ☐ Cronoprogramma attività
- ☐ Variazione dei contratti (in caso di lavori)
- ☐ Avanzamento finanziario
- ☐ Completamento milestones

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

federica.polce@mit.gov.it

www.mit.gov.it