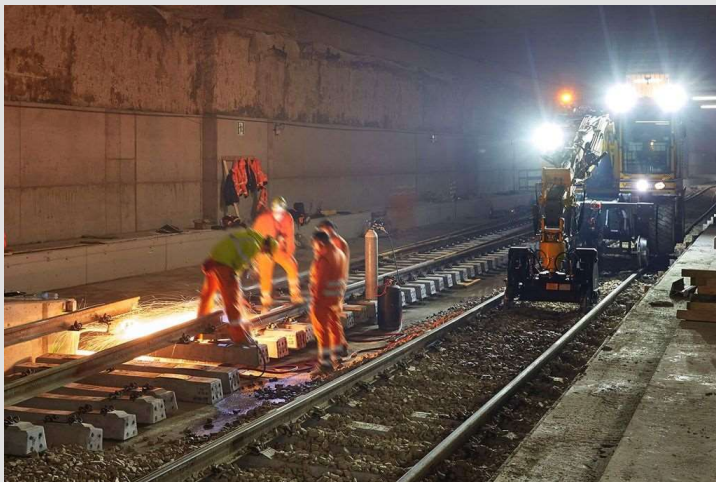


EVENTO DI LANCIO

«Enhancing the **RAIL** interconnection between **TOrino** urban node,
AIRport and related hinterland»

RAIL-TO-AIR



Le reti TEN-T

Stato dell'arte e future evoluzioni

Riccardo D'Andrea

Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili

Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture di trasporto a rete e i sistemi informativi
Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali



Cofinanziato dal meccanismo per collegare
l'Europa dell'Unione europea

08 aprile 2021

Palazzo della Regione, Piazza Castello, 165 Torino

LA NORMATIVA IN VIGORE

Normativa di riferimento

- Regolamento TEN-T n.1315/2013 (revisione prevista nel corso del 2021)
- Regolamento finanziario CEF n. 1316/2013 (in corso di adozione nuovo Regolamento per il periodo 2021-2027)

I Corridoi Transeuropei

Rappresentano lo strumento per l'implementazione coordinata della rete centrale e costituiscono uno strumento per facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale, focalizzandosi su:

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

Includono i nodi urbani, i porti marittimi, gli aeroporti e i loro accessi. Coinvolgono almeno due Stati membri e comprendono tre modalità di trasporto, tra cui eventualmente, le Autostrade del Mare.

LA NORMATIVA IN VIGORE

- L'11 dicembre 2013 il Consiglio e il Parlamento europeo hanno approvato i regolamenti proposti dal Commissario ai trasporti Slim Kallas (1315/2013 e 1316/2013), con i quali, rispettivamente, si definiscono i contenuti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e si istituisce un meccanismo per la valutazione dei criteri di eleggibilità e l'assegnazione di contributi.
- Tale orientamento in materia di TEN-T è improntato a rendere vincolante l'utilizzo dei fondi che l'UE eroga nel settore dei trasporti per l'attuazione di progetti classificati di **interesse comune**.

LA NORMATIVA IN VIGORE

- Il regolamento 1315/2013 **fissa al 2030 il termine per completare la rete Core, al 2050 quello per la rete Comprehensive** (da indicazioni preliminari della Commissione, i termini rimarranno invariati anche nella revisione della futura rete).
- Le reti devono conformarsi a caratteristiche tecniche prestabilite che, per le ferrovie, riguardano principalmente elettrificazione, ERTMS, carico assiale, scartamento e modulo (740 m) e collegamento dei nidi. Per le autostrade, la presenza di aree di parcheggio ogni 100 km e di distributori di carburanti puliti, nonché la dotazione di tecnologie intelligenti (Intelligence Transport System - ITS).
- Il citato regolamento contiene inoltre misure volte a rimuovere i colli di bottiglia e rendere più fluido ed efficiente il traffico di merci e il trasporto di passeggeri, attraverso l'intermodalità e il sostegno alla realizzazione di collegamento dei nodi alla rete.

LA NORMATIVA IN VIGORE

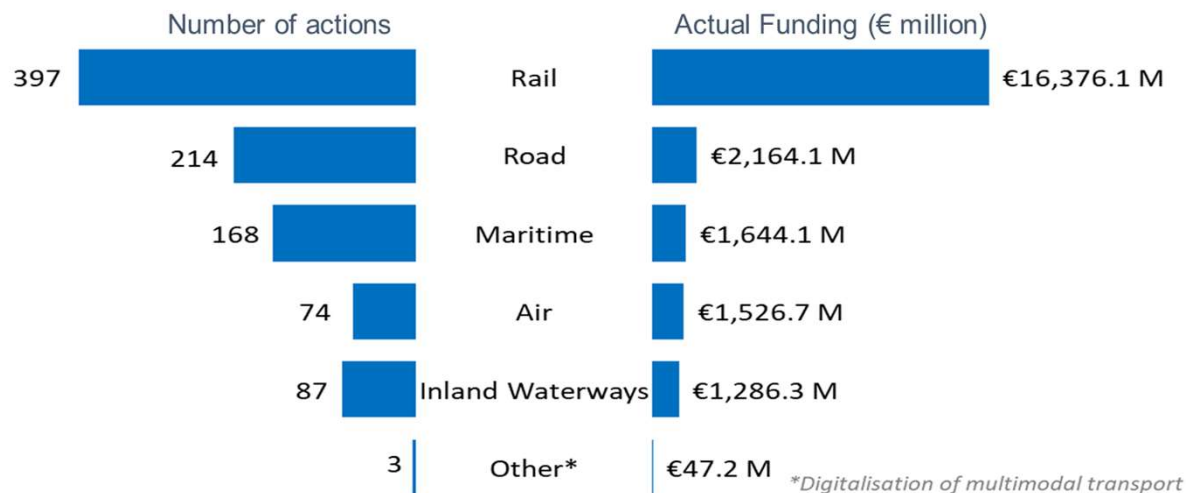
- Il concetto europeo di “**intermodalità**” si fonda sul principio di consentire flussi di traffico sicuri e ininterrotti atti a conseguire livelli di rendimento richiesti; a dimostrazione di ciò, l’elenco dei progetti indicativi che costituiscono i 9 Corridoi transeuropei (Allegato 1 del Regolamento 1316/2013) riguarda per la quasi totalità interventi afferenti alle linee ferroviarie e alle vie di navigazione interna nonché ai nodi.
- Il territorio italiano è interessato da 4 corridoi (Mediterraneo, Baltico-Adriatico, Scandinavia-mediterraneo e Reno-Alpi) e da una rete diffusa di nodi Core (8 aeroporti, 14 porti marittimi, 5 porti interni e 15 centri intermodali).

LA NORMATIVA IN VIGORE

- L'accesso ai contributi CEF avviene secondo procedure di gara tra tutti gli Stati membri, a differenza di quanto avviene con il FESR i cui fondi sono pre-assegnati a ciascun Paese.
- I bandi TEN-T sono caratterizzati da una sempre crescente competitività dovuta al miglioramento della capacità di presentare progetti di elevato valore europeo e, soprattutto, dalla non proporzionale crescita del budget a disposizione. La dotazione destinata ai trasporti per il periodo 2021-2027 dovrebbe infatti attestarsi sui medesimi valori (con 27 SM concorrenti).
- Per ciascun progetto ammesso a co-finanziamento, lo Stato interessato/soggetto attuatore deve reperire le risorse residue necessarie a integrare il costo del progetto, in un rapporto che oscilla tra il 20-30% a carico della UE e il 70-80% a carico nazionale.
- E' accaduto in passato che per alcuni progetti la disponibilità di risorse nazionali si sia rivelata insufficiente dopo l'avvenuta assegnazione di contributi TEN-T. In questi casi, l'Europa provvede al recupero delle somme non utilizzate, riducendo o revocando il finanziamento assentito.

CEF – TRANSPORT PORTFOLIO

- 943 azioni relative al CEF Transport cofinanziate con 23 miliardi di Euro per progetti per le infrastrutture dei trasporti, per un investimento totale di 50 miliardi di Euro, su tutte le modalità di trasporto (circa il 70% per le ferrovie).



CEF – TRANSPORT PORTFOLIO

CEF Transport number of actions 

943^{100%}
of CEF Transport

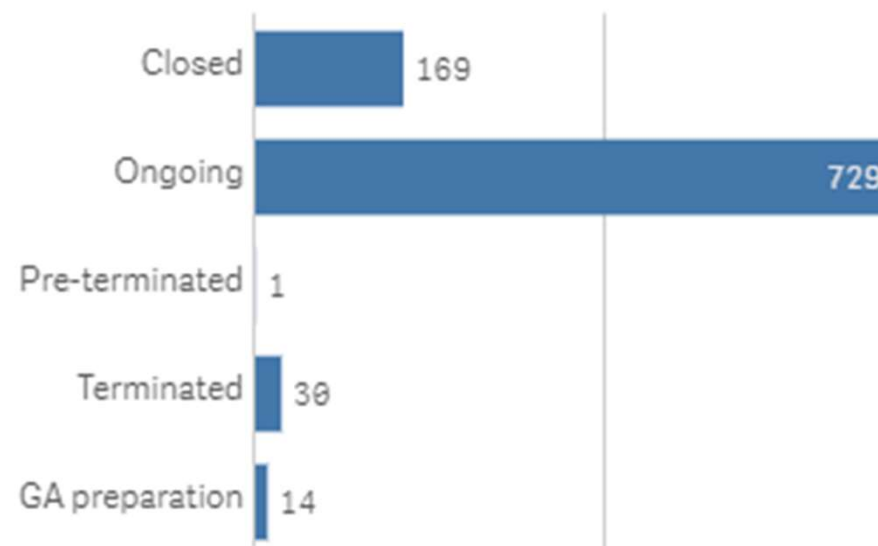
CEF Transport actions EU funding

23.04B^{100%}
of CEF Transport

CEF Transport actions total costs

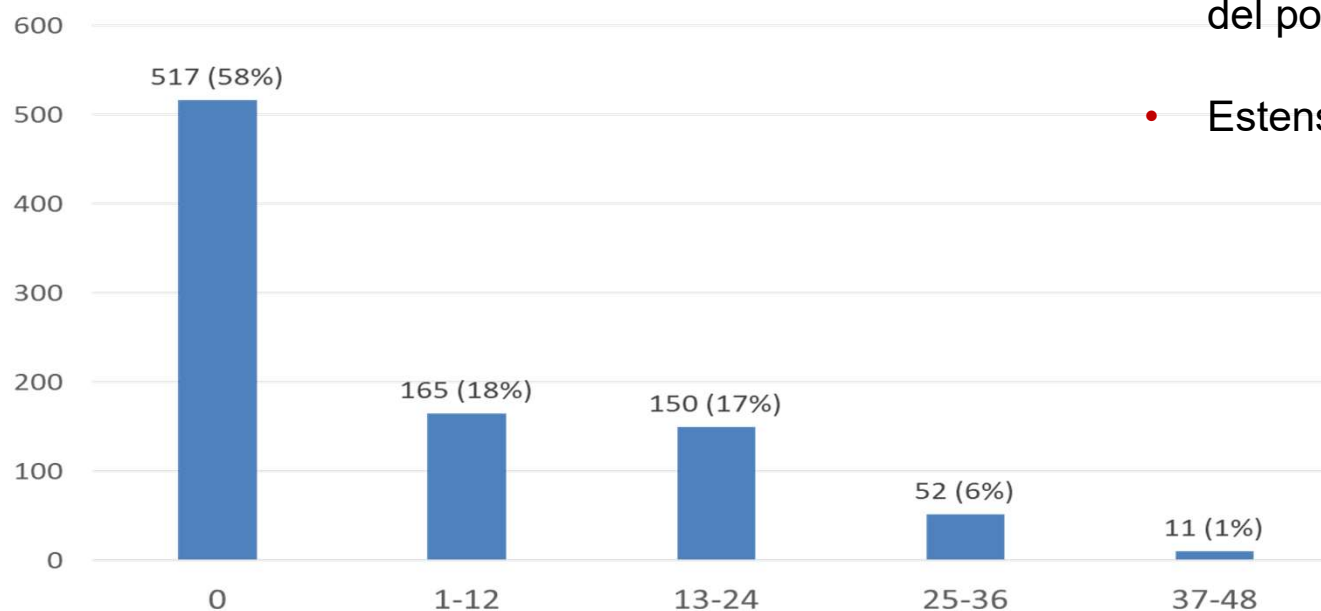
49.81B^{100%}
of CEF Transport

CEF Transport actions by status



CEF – TRANSPORT PORTFOLIO

CEF Transport portfolio - extension of Grant
Agreements (in months)

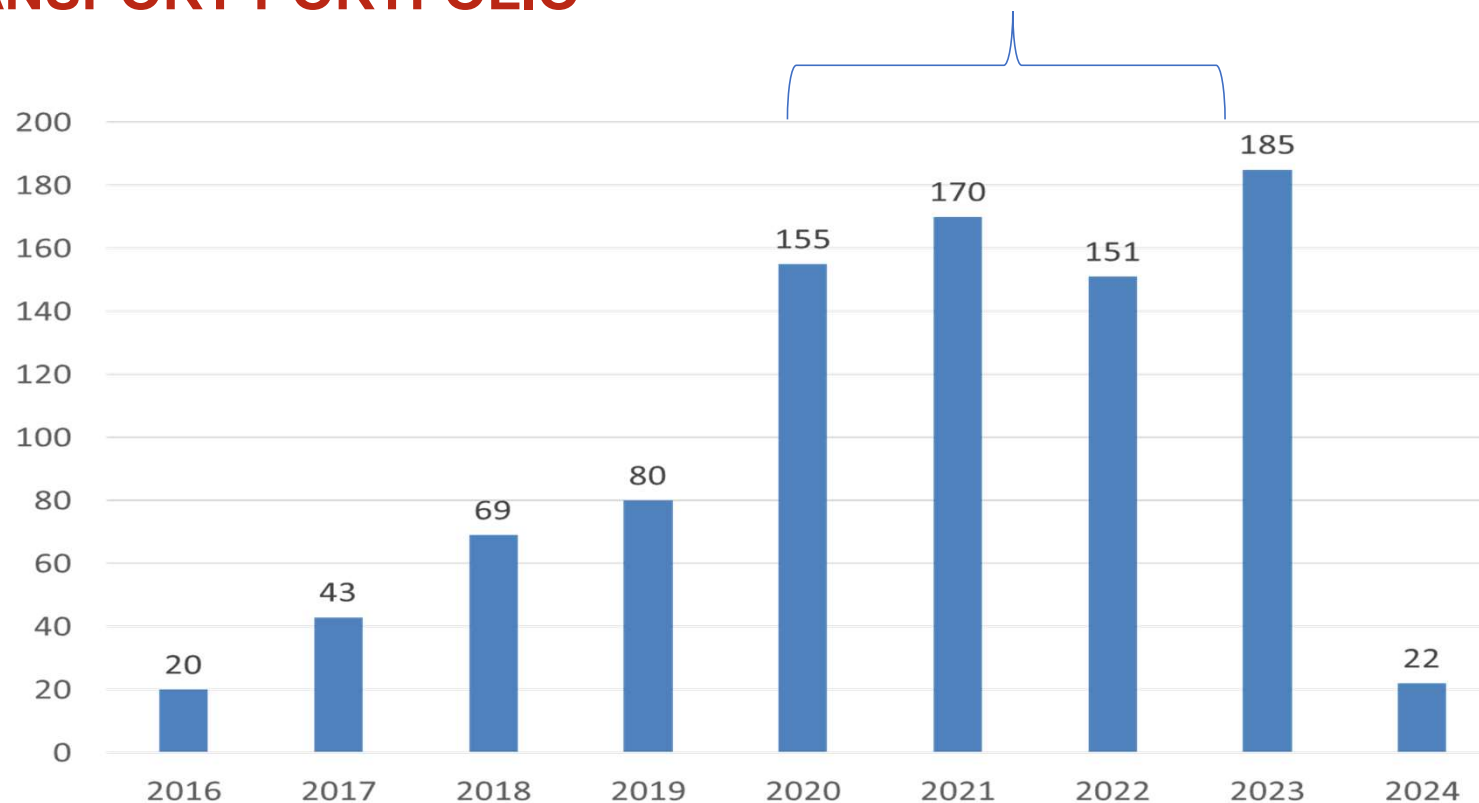


- 378 Azioni estese (circa 42% del portafoglio)

- Estensione media: 18 mesi

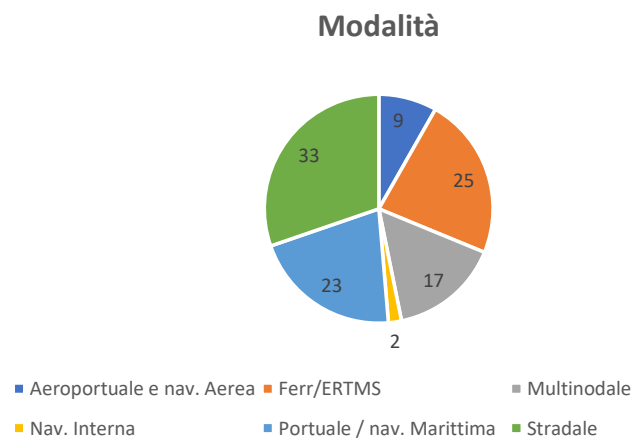
CEF – TRANSPORT PORTFOLIO

661 Azioni terminano nel 2020-
2023 (circa 75% del portafoglio)



IL PERIODO 2014-2020 IN ITALIA

- Nell'arco della programmazione CEF 2014-2020, l'Italia ha creato un portafoglio di **109 progetti** co-finanziati per circa 1,7 miliardi di euro a fronte di investimenti pari a circa 4,5 miliardi di euro. Di questi, il 62% è destinato ai due progetti transfrontalieri con l'Austria e la Francia, Tunnel di base del Brennero e nuova linea ferroviaria Torino Lione.



RAIL-TO-AIR

Tra di essi risulta il progetto n. 2019-IT-TM-0338-W dal titolo «RAIL-TO-AIR - Enhancing the RAIL interconnection between TOrino urban node, AIRport and related hinterland»

- Data inizio: 01/03/2020
- Data fine: 30/06/2023
- Costo totale: €73,238,908
- Contributo UE: €14,647,782
- Obiettivo: l'Azione è parte di un progetto globale per colmare il collegamento mancante tra il nodo urbano centrale di Torino e l'aeroporto Torino Caselle, sulla linea ferroviaria Torino-Ceres. L'Azione si colloca nell'ambito del Mediterranean Core Network Corridor.
- Avanzamento generale (da ASR 2021): 25%
- Milestone conseguite (da ASR 2021): M1 (Plan on railway tunnel realisation and status quo delivered), M2 (Plan on stop and station realisation and status quo delivered), e M3 (Plan on urban connections rehabilitation realisation and status quo delivered).

NUOVO REGOLAMENTO CEF 2021 – 2027 in corso di adozione

Dal 6 giugno 2018 è stato avviato il processo negoziale sulla proposta di Regolamento per lo strumento CEF per il periodo 2021-2027 nell'ambito del più ampio negoziato sul Quadro Finanziario Pluriennale dell'UE.

Il CEF 2021-2027 riconferma sostanzialmente, almeno per quanto attiene ai trasporti, le dotazioni del programma corrente con qualche novità sulla mobilità militare, nuova sinergia tra obiettivi e necessità duali, civili e militari:

Linea budget	Importo
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
tot	42.280.000.000

NUOVO REGOLAMENTO CEF 2021 – 2027 in corso di adozione

A seguito dell'approvazione del Parlamento europeo del 17 dicembre 2020 del bilancio a lungo termine dell'Unione europea, il Consiglio ha adottato il regolamento che stabilisce il quadro finanziario pluriennale (QFP) dell'UE per il periodo 2021-2027, con un bilancio a lungo termine dell'UE di 1 074,3 miliardi di euro a prezzi costanti 2018 (per i 27 Stati membri). Tale dotazione finanziaria, congiuntamente alle risorse rese disponibili dallo strumento per la ripresa *Next Generation EU* (750 miliardi di euro), ha l'obiettivo di fornire ingenti risorse finanziarie a sostegno della ripresa dalla pandemia di COVID-19 e delle priorità a lungo termine dell'UE nei diversi settori d'intervento.

Le varie rubriche costituenti il QFP, e il CEF in particolare, hanno attraversato, quindi, diversi processi di modifica. Infatti, a seguito delle sopra citate conclusioni di Luglio 2020, se da un lato si è mostrata soddisfazione per i risultati raggiunti a livello di accordo globale, dall'altro lo strumento CEF ha subito non solo un taglio di 1,5 miliardi di euro che in una fase intermedia era stato applicato al Budget trasporti, facendo tornare la dotazione a 21,384 miliardi di euro (comprensivi della dotazione trasferita dal fondo di coesione) ma ha visto raggiungere la decisione di dedicare 1,384 miliardi di euro (euro costanti) per il completamento dei principali progetti ferroviari transfrontalieri nei Paesi di Coesione.

NUOVO REGOLAMENTO CEF 2021 – 2027 in corso di adozione

La negoziazione ha, quindi, visto un susseguirsi di triloghi con il Parlamento europeo ed il testo finale della proposta ha raggiunto un accordo provvisorio il 12 marzo 2021 sulla seconda edizione del programma faro dell'UE, il meccanismo per collegare l'Europa (CEF) **a cui seguirà la formale adozione nei prossimi mesi.**

Il CEF 2 continuerà a finanziare progetti chiave nei settori dei trasporti, del digitale e dell'energia. Andrà dal 2021 al 2027, con un budget complessivo di 33,71 miliardi di euro (prezzi correnti).

I budget per ogni settore saranno:

- trasporti: 25,81 miliardi di euro (di cui 11,29 miliardi di euro per i Paesi della Coesione)
- energia: 5,84 miliardi di euro
- digitale: 2,06 miliardi di euro

La parte CEF Trasporti del programma promuoverà fortemente l'idea di passare da un mosaico di reti nazionali a una rete effettivamente interconnessa sostenendo lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, stradali, navigabili interne e marittime, nonché promuovendo una mobilità sicura. Sarà data priorità all'ulteriore sviluppo delle reti di trasporto transeuropee (TEN-T), concentrandosi sui collegamenti mancanti e sui progetti transfrontalieri con un valore aggiunto dell'UE.

Come noto, 1,56 miliardi di euro del bilancio per i trasporti finanzieranno grandi progetti ferroviari tra i paesi della coesione (euro correnti) e 1,69 miliardi di euro saranno destinati a garantire che, quando l'infrastruttura sarà adattata per migliorare la mobilità militare all'interno dell'UE, sia compatibile a duplice uso, soddisfacendo sia le esigenze civili che militari.

NEL NUOVO REGOLAMENTO /1:

- è stata accolta l'eleggibilità delle azioni volte ad **accrescere la resilienza** delle infrastrutture di trasporto che va oltre il concetto di resilienza legata esclusivamente al cambiamento climatico e ai disastri naturali.

Si evidenzia **un incremento delle percentuali di co-finanziamento** per i lavori sulla rete centrale e sulle tratte transfrontaliere e nei porti della rete globale, **salite fino al 30% e fino al 50%**

NEL NUOVO REGOLAMENTO /2:

- si registra anche l'incremento delle percentuali di co-finanziamento per i lavori sulla rete centrale e sulle tratte transfrontaliere e nei porti della rete globale, è salito al 30% e 50%: al 30% sono saliti tutti i casi di infrastrutturazione attualmente finanziati al 10% e 20% (ferrovie e reti stradali, vie navigabili interne, piattaforme logistiche e multimodali, riduzione rumore ferroviario), sono rimasti invariati ovvero al 30% gli interventi sui colli di bottiglia, collegamenti mancanti, accessibilità alle persone con disabilità e autostrade del mare. Sono saliti al 50%: i collegamenti transfrontalieri (prima al 40%) e le tratte di accesso dei progetti del tunnel del Brennero e della linea Torino Lione con l'incremento di un ulteriore 5%, fino quindi ad un massimo del 55%, in caso di progetti attuati da strutture a gestione integrata; al 50% sono finanziate anche tutte le applicazioni telematiche sia di bordo che di terra, con espresso riferimento al sistema ERTMS, i progetti di innovazione tecnologica e di incremento della sicurezza.
- Inoltre si desidera ricordare che la nuova linea di budget presente nello strumento e dedicata alla Mobilità Militare, teso all'adeguamento delle reti TEN-T alle esigenze della mobilità militare (uso duale, civile e militare, delle infrastrutture), ha visto nel testo consolidato la conferma della dotazione finanziaria di 1,69 miliardi di euro, seppur ingentemente ridotta rispetto alla dotazione originaria.

NEL NUOVO REGOLAMENTO /3:

- il ruolo dello Stato membro è stato salvaguardato: è stata mantenuta la validazione in sede di presentazione dei progetti, così come l'approvazione delle risorse e priorità di finanziamento incluse nei bandi e la decisione sulle risorse da allocare ai progetti prescelti dopo la selezione operata dalla Commissione;
- è stato reinserito il termine di **due anni** (nell'originaria proposta di negoziazione fissato ad 1 anno) entro il quale, il mancato avvio dei lavori possa far scattare una riduzione dei finanziamenti.

NEL NUOVO REGOLAMENTO /4:

Dal punto di vista degli esiti, si attendono i seguenti risultati ottenuti dall'Italia in termini di allineamento dei Corridoi della rete centrale:

- lungo il Corridoio Mediterraneo è stata inclusa la sezione Core **“Nizza- Ventimiglia”** come sezione ferroviaria transfrontaliera che poi si collega a Genova, la sezione **“Genova-La Spezia”**, insieme alla sezione **“Bologna-Milano”**; **le tratte di accesso alla Torino Lione tra le sezioni transfrontaliere** (50% finanziamento) e il prolungamento della tratta transfrontaliera **“Trieste – Divaccia”** verso ovest fino al nodo di Venezia;
- l’inclusione del porto di **Cagliari** lungo il Corridoio Scan- Med, così come **le tratte di accesso al Brennero tra le sezioni transfrontaliere** (con tassi di finanziamento fino al 50%);
- lungo il Corridoio Baltico-Adriatico è stata inclusa la sezione **“Ravenna-Ancona”** ed il prolungamento della tratta transfrontaliera ferroviaria **“Trieste – Divaccia”** verso ovest fino al nodo di Venezia, comune al Corridoio Mediterraneo;
- tra le sezioni Comprehensive transfrontaliere si riscontra la presenza della sezione ferroviaria transfrontaliera **“Luino-Sesto Calende”** (IT-CH).

EVENTO DI LANCIO
8 aprile 2021

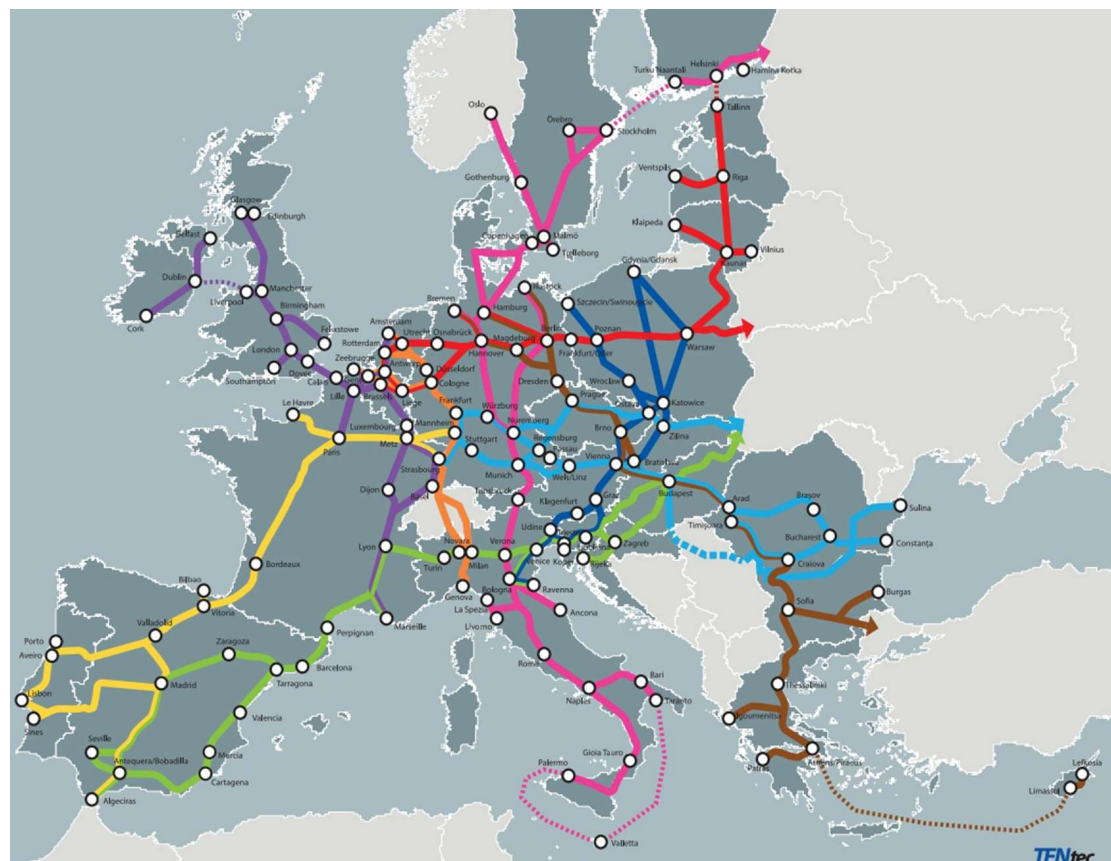


Cofinanziato dal meccanismo per collegare
l'Europa dell'Unione europea

RAIL-TO-AIR

I CORRIDOI TRANSEUROPEI (RETI TEN-T)

In verde il corridoio mediterraneo



NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- Regolamento TEN-T n.1315/2013
- Regolamento finanziario CEF n. 1316/2013
- Rappresentano lo strumento per l'implementazione coordinata della rete centrale è rappresentato dai corridoi. Questi ultimi costituiscono uno strumento per facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale focalizzandosi su:
 - ✓ integrazione modale,
 - ✓ interoperabilità
 - ✓ sviluppo coordinato delle infrastrutture transfrontaliere.
- Includono i nodi urbani, i porti marittimi, gli aeroporti ed i loro accessi. Coinvolgono almeno due Stati membri ed includere tre modalità di trasporto, tra cui eventualmente, le Autostrade del Mare

- A guida dei corridoi multimodali sono stati nominati i Coordinatori europei, a seguito della positiva esperienza avutasi con i Coordinatori per progetti prioritari dell'attuale politica TEN- T.
- Il regolamento TEN-T stabilisce i requisiti, i compiti e le procedure di designazione dei coordinatori europei. Per ogni corridoio, è stato nominato un coordinatore europeo.
- 2 Coordinatori supplementari sono stati nominati per le Autostrade del Mare e l'ERTMS.
- I coordinatori europei agiscono per conto della Commissione.
- Il coordinatore europeo presiede lo strumento del Forum con l'assistenza della Commissione

Il piano di lavoro

- Il regolamento TEN-T prevede che per ogni Corridoio debba essere sviluppato un piano di lavoro entro un anno dalla sua entrata in vigore.
- Il piano di lavoro analizza la situazione attuale del Corridoio, individuando, in particolare, le parti rilevanti del corridoio, i colli di bottiglia e problemi di interoperabilità. Tale documento è basato principalmente su studi di mercato esistenti.
- Permette di individuare le azioni da intraprendere, la tempistica e le risorse finanziarie necessarie e disponibili

I NODI DELLA RETE CENTRALE (CORE) ITALIANA PER TUTTI I CORRIDOI

I nodi urbani della rete centrale italiana sono in numero pari a 9 e, precisamente:

Roma, Bologna, Cagliari, Genova, Milano, Napoli, Torino, Venezia, Palermo.

I porti marittimi della rete centrale italiana sono in numero pari a 14 e, precisamente:

Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste, Venezia.

I porti fluviali della rete centrale italiana sono in numero pari a 5 e, precisamente:

Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia.

Gli aeroporti della rete centrale italiana sono in numero pari a 11 e, precisamente:

Milano-Linate, Milano-Malpensa, Roma-Fiumicino, Bergamo – Orio al Serio, Bologna – Borgo Panigale, Cagliari – Elmas, Genova – Sestri, Napoli – Capodichino, Palermo – Punta Raisi, Torino – Caselle, Venezia – Tessera.

Gli interporti della rete centrale italiana sono in numero pari a 15 e, precisamente:

Jesi (Ancona), Marcianise (Napoli), Nola, Bologna, Carvignano, Pomezia nodo di Roma, Vado (Genova), Milano Smistamento, Novara, Orbassano (Torino), Bari, Prato (Firenze), Guasticce (Livorno), Padova, Verona.

EVENTO DI LANCIO
8 aprile 2021



Cofinanziato dal meccanismo per collegare
l'Europa dell'Unione europea

RAIL-TO-AIR

IL CORRIDOIO MEDITERRANEO /1: IN DETTAGLIO



RFC6 Europe Map

© 2015 RFC 6 - Mediterranean Corridor

IL CORRIDOIO MEDITERRANEO /2: DATI

Il Corridoio Mediterraneo è un asse fondamentale per l'economia europea, è il principale asse est-ovest a sud delle Alpi:

- *attraversa Spagna, Francia, Italia, Slovenia e Croazia;*
- *si estende per circa 3,000 km;*
- *le regioni che si collocano lungo il Mediterraneo rappresentano un'importante area socio – economica: il 18 % della popolazione europea è situata lungo il corridoio generando il 17% del PIL europeo.*

IL CORRIDOIO MEDITERRANEO /3: POTENZIALITA'

Le conclusioni sullo studio di mercato del corridoio mostrano la tendenza di potenziale shift modale dalla strada alla ferrovia al 2030 di 40 milioni di tonnellate; in termini di passeggeri si prevede un incremento che condurrà a valori di traffico pari a circa 6 milioni di passeggeri/anno al 2030.

EVENTO DI LANCIO
8 aprile 2021



Cofinanziato dal meccanismo per collegare
l'Europa dell'Unione europea

RAIL-TO-AIR

CORRIDOIO MEDITERRANEO /4: NODI



CORRIDOIO MEDITERRANEO /5: NODI PER STATO MEMBRO

Member State	Urban	Airports	Ports	Rail Road Terminals	IWW nodes	Total nodes per MS*
ES	4	6	6	7	1	24
FR	2	2	1	3	2	10
IT	4	6	3	6	5	24
SI	1	1	1	1		4
HR	1	1	1	1		4
HU	1	1		1	1	4
Total	13	17	12	19	9	70

REVISIONE DEL REGOLAMENTO 1315/2013

La revisione del Regolamento 1315/2013 prevede:

- 5 maggio 2021 – consultazione pubblica sull'implementazione del Regolamento (si invita alla partecipazione)
- Luglio 2021 – attesa pubblicazione della valutazione di impatto
- Settembre/Ottobre 2021 – attesa pubblicazione proposta legislativa

Sono in corso incontri bilaterali con la Commissione europea e gli SM

Come interessante novità si è appreso che la Commissione europea desidera migliorare la rete dei nodi urbani identificando **città aggiuntive**, rispondenti ai requisiti del regolamento TEN-T (art. 30 del Regolamento UE n.1315/2013), al fine di garantire l'interconnessione tra le stesse e le infrastrutture stradali, ferroviarie, aeree e, se del caso, delle vie navigabili interne e marittime, per il trasporto passeggeri e merci; la connessione adeguata tra stazioni, porti e aeroporti di un nodo urbano, una connessione senza interruzioni tra l'infrastruttura della rete e il traffico regionale e locale e la mitigazione dell'esposizione delle aree urbane agli effetti nocivi del trasporto, promuovendo altresì basse emissioni acustiche e di carbonio.

A questo scopo, la Commissione ha idea di integrare l'elenco di nodi urbani, basato sia sulla dimensione demografica che sulla posizione geografica strategica, purché soddisfino i requisiti predetti, entro l'orizzonte temporale 2030, e che **prevedano di dotarsi di un PUMS** (Sustainable Urban Mobility Plan) entro tale termine e garantiscano di essere attrezzati con un hub passeggeri multimodali e un centro logistico per il trasporto merci.

BANDI CEF 2021-2023

TEMI ORIZZONTALI – PRINCIPALI CAMBIAMENTI

Analisi di impatto ambientale:

- Completata entro la data dell'applicazione
- Ragionevoli aspettative di ricevere i permessi ambientali prima dell'inizio dell'azione.

AZIONI SUPPORTATE – PRINCIPALI CAMBIAMENTI

Ferrovie: riferimento ai treni con lunghezza di 740m

Vie d'acqua interne e porti: inclusione delle infrastrutture di accesso marittimo (water-side infrastructure), shore-side electricity (elettrificazione banchine), rompighiaccio, ponti mobili.

Porti marittimi: inclusione delle infrastrutture portuali di base quando necessario allo sviluppo di soluzioni multimodali a zero emissioni o per lo sviluppo di strutture e servizi portuali (es. *offshore wind farm*) e servizi rompighiaccio.

Hub multimodali per passeggeri: le azioni elegibili sono parte di un SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) o di un piano di mobilità urbana equivalente.

BANDI CEF 2021-2023: programma di lavoro pluriennale (indicative topics)

Objective		
Actions related to the Article 9(2)(a) of the CEF Regulation / Completion of the TEN-T network (60%)	Projects on the Core Network	
	Projects on the Comprehensive Network	
Actions related to the Article 9(2)(b) of the CEF Regulation / Modernisation of the TEN-T network (40%)	Actions related to smart and interoperable mobility	
	Actions related to sustainable and multi-modal mobility	Alternative Fuel Infrastructure Facility
		Other
	Actions related to safe and secure mobility	
Actions related to the Article 9(2)(c) of the CEF Regulation / Military mobility (Military mobility envelope)		

Informazioni preliminari – Programma di lavoro in discussione e non ancora approvato dagli Stati Membri

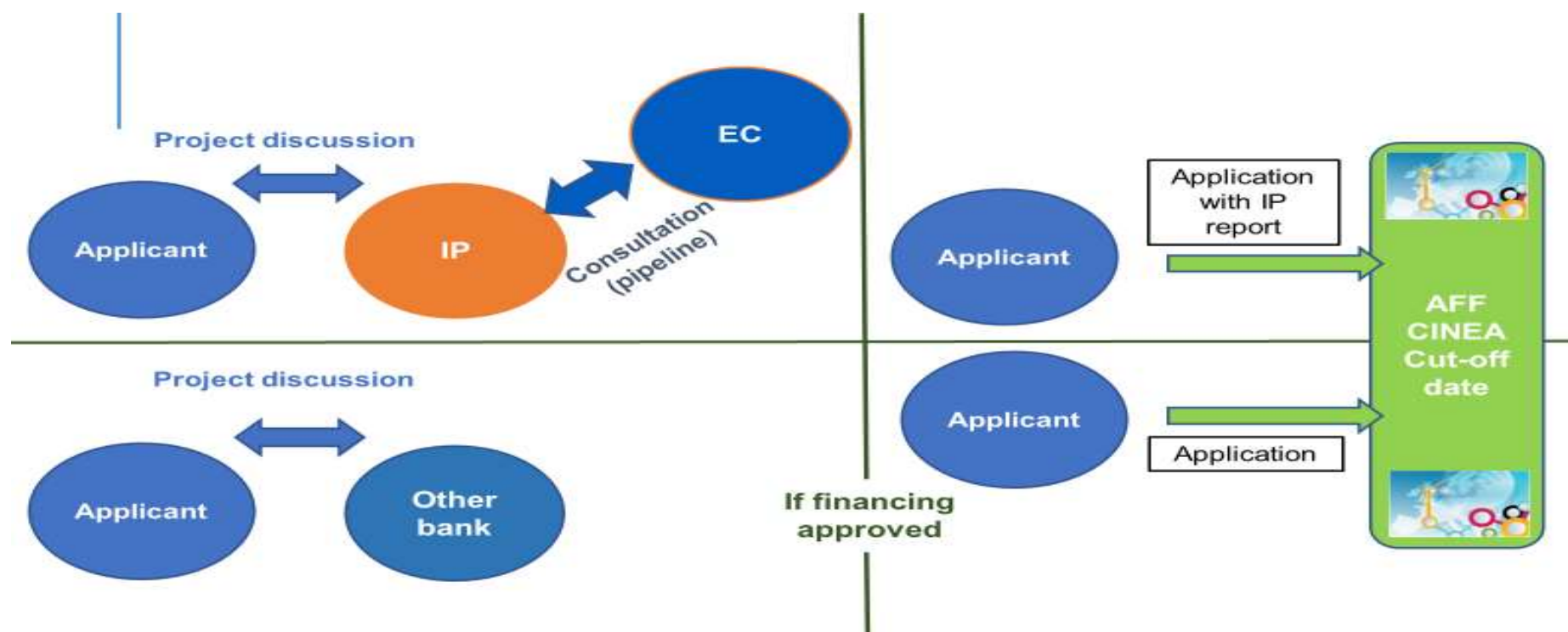
CEF 2 Regulation and 1st call launch – best case scenario

CEF 2 MAP: official consultation of CEF committee	Early May to mid-May
CEF 2 Regulation: OJ publication and entry into force	Mid-May
CEF 2 MAP: adoption of Commission decision	End May
CEF 2 MAP: launch of first call for proposals by CINEA	Before Summer 2021

ALTERNATIVE FUELS FACILITY - AFF

- Per **progetti maturi** prossimi ad essere redditizi (market viable) ma che tuttavia necessitano di finanziamenti
- Cooperazione con **Implementing Partners** (BEI e CDP per l'Italia), istituzioni finanziarie pubbliche con cui vi è un interesse comune
- Flessibilità per presentare l'applicazione con il supporto di **banche commerciali** ma con necessità di una valutazione più approfondita
- Attuazione dello strumento mediante cd. **rolling call** (bandi con cadenza ogni 4-5 mesi)
- Dispiegamento rapido principalmente focalizzato sui carburanti alternativi a zero emissioni
- **Criteri di eleggibilità** più rigidi

ALTERNATIVE FUELS FACILITY - Processo



ALTERNATIVE FUELS FACILITY - Finanziamento

- Contributi unitari:

Electric Charging points				Grid connection	
Min 150 kW		Min 350 kW		Grid connection	
Gen Env	CF Env	Gen Env	CF Env	Gen Env	CF Env
[20.000€]	[30.000€]	[40.000€]	[60.000€]	[20.000€]	[30.000€]

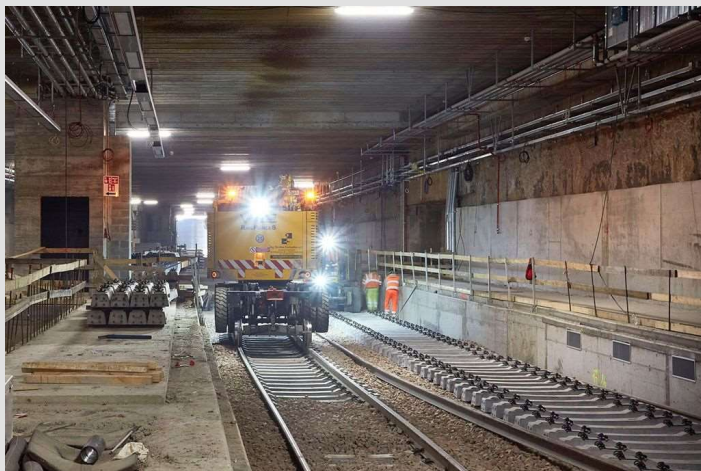
- Tasso fisso di co-finanziamento:

H2		Electric		LNG	
Gen Env	CF Env	Gen Env	CF Env	Gen Env	CF Env
30%	50%	30%	50%	10%	20%

EVENTO DI LANCIO

«Enhancing the **RAIL** interconnection between **TO**rino urban node,
AIRport and related hinterland»

RAIL-TO-AIR



GRAZIE

Riccardo D'Andrea

Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili

Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture di trasporto a rete e i sistemi informativi
Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali



Cofinanziato dal meccanismo per collegare
l'Europa dell'Unione europea

08 aprile 2021

Palazzo delle Regione, Piazza Castello, 165 Torino