



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 19.10.2011
COM(2011) 665 definitivo

2011/0302 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa

{SEC(2011) 1262 definitivo}

{SEC(2011) 1263 definitivo}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

Il 29 giugno 2011, la Commissione ha adottato una proposta riguardante il prossimo quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020¹. Nella comunicazione, intitolata “Un bilancio per la strategia Europa 2020”, la Commissione ha deciso di proporre la creazione di un nuovo strumento integrato per gli investimenti destinati alle infrastrutture prioritarie dell’Unione nei settori dei trasporti, dell’energia e delle telecomunicazioni: il “meccanismo per collegare l’Europa” (Connecting Europe Facility, in appresso CEF).

La disponibilità di reti energetiche, digitali e di trasporto intelligenti, sostenibili e pienamente interconnesse è una condizione necessaria per il completamento del mercato unico europeo. Inoltre, gli investimenti destinati a infrastrutture fondamentali a elevato valore aggiunto UE possono rafforzare la competitività dell’Europa in un clima economico difficile, caratterizzato da una crescita lenta e da restrizioni dei bilanci pubblici. Infine, gli investimenti destinati alle infrastrutture sono decisivi anche per il conseguimento degli obiettivi di crescita sostenibile dell’UE delineati nella strategia Europa 2020, nonché per la realizzazione degli ambiziosi obiettivi “20-20-20” nel settore della politica energetica e climatica².

Il presente regolamento contiene le disposizioni che disciplinano il CEF. Nella sua stesura si è tenuto conto dei lavori effettuati per preparare la revisione del quadro strategico in tutti e tre i settori (trasporti, energia e telecomunicazioni) in vista del prossimo quadro finanziario pluriennale (2014-2020). Conformemente al disposto dell’articolo 170 del TFUE, in ogni settore sono proposti nuovi orientamenti in linea con il CEF; pertanto, gli orientamenti riveduti per i trasporti, l’energia e le telecomunicazioni da una parte e il CEF dall’altra formano un unico pacchetto normativo coerente.

Nell’ultimo decennio, la spesa infrastrutturale in Europa ha seguito in media una tendenza discendente; oggi, però, la crisi economica e finanziaria induce a considerare con rinnovato interesse la necessità di investire nell’infrastruttura. Durante la crisi economica, nei piani di stimolo e ripresa elaborati dagli Stati membri e dall’UE hanno avuto grande rilievo gli investimenti destinati al rinnovo o alla costruzione di infrastrutture, considerati un mezzo per sostenere la domanda aggregata e allo stesso tempo assicurare un rendimento a lungo termine per il denaro speso. Nella crisi è inoltre emerso con chiarezza che le infrastrutture sono cruciali per il futuro economico dell’Europa.

Come indica il rapporto Monti³, un mercato unico realmente integrato non sarebbe possibile in presenza di discontinuità nei collegamenti fra tutte le sue parti: i collegamenti di trasporto, le reti elettriche e le reti a banda larga sono vitali per il funzionamento e l’integrazione dello spazio economico e per la coesione sociale e territoriale. L’interconnessione fisica

¹ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni “Un bilancio per la strategia Europa 2020”, 29.6.2011, COM(2011) 500 def.

² Ridurre del 20% le emissioni di gas a effetto serra, portare al 20% la quota delle energie rinnovabili nel consumo finale di energia nell’UE e accrescere del 20% l’efficienza energetica entro il 2020.

³ “Una nuova strategia per il mercato unico al servizio dell’economia e della società europea”. Rapporto di Mario Monti al Presidente della Commissione europea, 9 maggio 2010, pagg. 70-71.

transfrontaliera, invece, procede a rilento, malgrado i progressi dell'integrazione normativa nell'UE e la crescente l'integrazione dei mercati, di cui sono un esempio recente l'adozione e l'entrata in vigore del terzo pacchetto di liberalizzazione nel settore energetico. I collegamenti mancanti che si rilevano soprattutto nei nuovi Stati membri creano divisioni fra il centro e le periferie dell'Unione europea, ostacolando l'ulteriore sviluppo degli scambi all'interno dell'Unione o la crescita dei nuovi settori economici quali l'e-commerce.

Il fabbisogno di investimenti individuato è rilevante. Nel settore dell'energia, il regolamento proposto riguardante gli orientamenti per la realizzazione delle priorità europee in materia di infrastruttura energetica (in appresso "orientamenti per l'infrastruttura energetica transeuropea") identifica dodici aree e corridoi infrastrutturali prioritari, quattro per ciascuno dei seguenti settori: trasporto di gas ed elettricità, introduzione di reti intelligenti, autostrade elettriche e reti transfrontaliere dell'anidride carbonica. Il sistema energetico dell'Europa richiederebbe investimenti per circa un trilione di EUR entro il 2020, di cui circa 200 miliardi per le sole reti elettriche e del gas di importanza europea. 100 miliardi di EUR di questo investimento totale dovrebbero essere garantiti dal mercato senza forme di sostegno, mentre per gli altri 100 miliardi di EUR sarà necessario un intervento pubblico per integrare e stimolare gli investimenti necessari.

Nel settore dei trasporti, utilizzando una metodologia di pianificazione paneuropea è stata individuata una "rete centrale" paneuropea, basata in gran parte sull'infrastruttura esistente e formata da corridoi in grado di sostenere il trasporto di merci e passeggeri con un'efficienza elevata ed emissioni contenute. Con il completamento dei collegamenti mancanti e la riduzione delle strozzature attraverso servizi più efficienti in combinazioni multimodali, questa rete gestirà la maggior parte dei flussi di traffico nel mercato unico. Il costo dello sviluppo dell'infrastruttura UE necessaria per soddisfare la domanda di trasporti è stato stimato in oltre 1,5 trilioni di EUR nel periodo 2010-2030 per l'intera rete dei trasporti degli Stati membri dell'Unione. Il completamento delle reti transeuropee di trasporto richiederà circa 500 miliardi di EUR entro il 2020, di cui 250 miliardi serviranno per completare i collegamenti mancanti ed eliminare le strozzature nella rete centrale.

Per le reti di telecomunicazione, un obiettivo fondamentale è l'eliminazione delle strozzature (digitali) che impediscono il completamento del mercato unico digitale. A tal fine, occorre un miglioramento complessivo dell'intera rete a banda larga ed è necessario creare piattaforme infrastrutturali di servizi digitali che permettano un'introduzione coerente di servizi digitali pubblici europei. Queste reti, sia fisiche che di servizi, sono in effetti strumenti decisivi per una crescita intelligente. In base all'agenda digitale, tutti i cittadini europei dovrebbero avere accesso alla banda larga di base entro il 2013 e alla banda larga veloce e superveloce entro il 2020. Nel settembre 2010 la Commissione ha illustrato i passi da effettuare per dare impulso all'investimento di 270 miliardi di EUR necessario per portare la banda larga ultraveloce in tutte le case e le imprese entro il 2020. Gli investimenti necessari per conseguire questi obiettivi sono stimati in un massimo di 270 miliardi di EUR e nelle attuali circostanze verranno in parte dal settore privato. Tuttavia, in assenza di un intervento dell'Unione, gli investimenti del settore privato probabilmente non supereranno i 50 miliardi di EUR da qui al 2020: all'appello mancherebbero quindi fino a 220 miliardi di EUR di investimenti. Poiché i benefici sociali che si otterrebbero investendo in infrastrutture digitali superano di gran lunga gli incentivi privati agli investimenti, saranno necessari interventi pubblici mirati per stimolare il mercato.

In base a quanto emerso nell'analisi effettuata dai servizi della Commissione in preparazione del presente regolamento, se è vero che il mercato e i bilanci nazionali avranno verosimilmente un ruolo di primo piano nella realizzazione delle infrastrutture necessarie, attraverso opportuni investimenti e meccanismi di formazione dei prezzi, è pur vero che in assenza di un intervento dell'UE alcuni investimenti nelle infrastrutture non saranno mai realizzati o saranno rimandati ben oltre il 2020. Per garantire l'effettiva realizzazione delle infrastrutture prioritarie dell'UE è quindi necessario che l'UE fornisca un contributo significativo attraverso il proprio bilancio nel prossimo quadro finanziario pluriennale.

Nell'obiettivo di aumentare l'impatto delle risorse di bilancio UE, la Commissione propone di ricorrere più sistematicamente a strumenti finanziari innovativi per offrire un'alternativa al finanziamento tradizionale mediante sovvenzioni e per sopperire alle carenze che si registrano nell'area dei finanziamenti destinati agli investimenti strategici. Un vantaggio importante degli strumenti finanziari innovativi è che rispetto agli strumenti tradizionali essi permettono al bilancio UE di esercitare un effetto moltiplicatore più forte, favorendo e attraendo altri finanziamenti pubblici e privati per progetti di interesse per l'Unione europea. Hanno un effetto leva sugli investimenti e di conseguenza accrescono l'impatto del bilancio UE.

Sulla scorta dell'esperienza acquisita con gli strumenti finanziari utilizzati nell'ambito dell'attuale quadro finanziario e istituiti in collaborazione con la Banca europea per gli investimenti (BEI), ad esempio lo strumento di garanzia sui prestiti per i progetti riguardanti le reti transeuropee di trasporto (LGTT), la Commissione propone di realizzare una parte significativa degli interventi nell'ambito del CEF ricorrendo a strumenti finanziari. In particolare, l'iniziativa relativa ai prestiti obbligazionari UE per il finanziamento di progetti nell'ambito della strategia Europa 2020⁴ verrà utilizzata per garantire risorse per gli investimenti a favore di progetti infrastrutturali di primario interesse strategico europeo.

2. ESITO DELLA CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

2.1 Consultazione e indicazioni degli esperti

Il presente regolamento tiene conto delle ampie consultazioni effettuate presso le parti interessate, le istituzioni e gli organi dell'UE, gli Stati membri, le autorità regionali o locali, le parti sociali ed economiche, gli esperti accademici e a istituzioni internazionali, ed è stato elaborato utilizzando i risultati delle valutazioni intermedie effettuate sui programmi 2007-13, nonché una molteplicità di studi e di spunti forniti da esperti.

Per tutti e tre i settori, i contributi delle parti interessate hanno posto in evidenza tra l'altro i temi indicati per sommi capi di seguito.

Dalle consultazioni è emerso un ampio consenso circa il fatto che per accelerare lo sviluppo di infrastrutture a valore aggiunto europeo occorre potenziare il sostegno dell'UE.

⁴ COM(2011) xxx riguardante l'avvio della fase pilota dell'iniziativa relativa ai prestiti obbligazionari UE per il finanziamento di progetti nell'ambito della strategia Europa 2020.

Le parti interessate hanno auspicato una maggior mobilitazione dei finanziamenti UE per il conseguimento degli obiettivi della politica in materia di reti transeuropee, ad esempio attraverso un maggior coordinamento tra i diversi strumenti finanziari e in particolare il Fondo di coesione e il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), i programmi in materia di reti transeuropee e gli interventi della BEI.

A parere delle parti interessate, l'ampliamento del ventaglio di strumenti finanziari disponibili permetterebbe di adattare meglio il sostegno alle esigenze specifiche dei progetti, di strutturare efficacemente i progetti e di attrarre nuovi investitori. L'iniziativa programmata relativa ai prestiti obbligazionari è particolarmente adatta per gli investimenti più cospicui nell'ambito del CEF.

2.2 Valutazione dell'impatto

Il regolamento proposto è stato sottoposto a una valutazione d'impatto riguardo alle possibili opzioni di attuazione del CEF quale iniziativa strategica, vale a dire alle opzioni riguardanti la definizione delle regole operative del CEF. La valutazione d'impatto è stata effettuata tenendo conto dell'obiettivo generale del CEF, proposto nel quadro finanziario pluriennale "Un bilancio per la strategia Europa 2020"⁵ (accelerare lo sviluppo dell'infrastruttura necessaria all'UE per conseguire gli obiettivi della strategia Europa 2020 nonché gli obiettivi "20-20-20" in materia di energia e cambiamenti climatici), e utilizzando i risultati emersi dalla consultazione delle parti interessate e da studi di valutazione degli attuali programmi UE che forniscono assistenza finanziaria per lo sviluppo delle TEN.

Nella valutazione degli impatti delle possibili opzioni strategiche, l'attenzione si è concentrata in particolare sul conseguimento, da realizzarsi nel modo più efficace, efficiente e coerente, di due obiettivi specifici fondamentali:

- 1) accrescere l'effetto leva dei fondi UE definendo forme, metodi e criteri di finanziamento in grado di assicurare il massimo effetto moltiplicatore in termini di capacità di attrarre investimenti pubblici e privati per progetti aventi dimensione europea e di mercato unico, in particolare le reti prioritarie che dovranno essere realizzate entro il 2020 e che maggiormente assicurano un valore aggiunto europeo (compresi, se del caso, progetti realizzati in paesi terzi);
- 2) favorire la realizzazione nei tempi stabiliti dei progetti cofinanziati dall'UE, definendo meccanismi di controllo e valutazione che premino l'efficienza e penalizzino l'uso inefficace dei fondi UE.

Nella valutazione delle opzioni, si è anche dovuto tenere conto di due obiettivi generali dell'Unione: da una parte, il conseguimento degli obiettivi strategici settoriali in materia di infrastrutture, definiti negli articoli 170 e 171 del TFUE, e dall'altra la semplificazione, fortemente voluta dalla Commissione⁶, delle norme che disciplinano i finanziamenti

⁵ COM(2011) 500

⁶ Comunicazioni della Commissione "Revisione del bilancio dell'Unione europea" (COM(2010) 700), "Legiferare con intelligenza nell'Unione europea" (COM (2010) 543) e "Un bilancio per la strategia Europa 2020" (COM(2011) 500).

dell'Unione sfruttando le sinergie intrasettoriali e intersettoriali. Poiché questi due obiettivi strategici non sono pienamente compatibili, il principio cardine seguito nella valutazione delle opzioni che definiscono i principi di attuazione del CEF è stato la ricerca del giusto equilibrio fra coerenza con gli obiettivi strategici settoriali e massimizzazione delle sinergie.

Inizialmente sono state considerate nove opzioni strategiche alternative, partendo dalla motivazione fondamentale alla base della decisione della Commissione di istituire il meccanismo per collegare l'Europa, vale a dire la volontà di semplificare il quadro di finanziamento dell'UE mettendo a frutto le sinergie settoriali. Le alternative strategiche sono state definite sulla base di combinazioni di scenari che corrispondono alle tre opzioni fondamentali per la semplificazione delle norme in materia di finanziamento (armonizzazione minima, massima e variabile o "à la carte" delle norme settoriali) nelle due aree di intervento corrispondenti ai due obiettivi specifici fondamentali indicati in precedenza: stimolo agli investimenti e attuazione del programma.

Il ventaglio di opzioni considerate si colloca quindi fra due estremi: a un estremo, l'armonizzazione minima degli stimoli agli investimenti e dell'attuazione del programma rimanda a una situazione in cui si stabilirebbero norme e impostazioni specifiche e assolutamente distinte per la concessione del sostegno finanziario UE nell'ambito del CEF ai diversi settori; all'altro estremo, l'armonizzazione massima degli stimoli agli investimenti e dell'attuazione del programma rimanda a una situazione in cui i tre settori avrebbero esattamente le stesse norme finanziarie e le stesse impostazioni in materia di gestione del programma ai fini dell'utilizzo dei fondi nell'ambito del CEF. Tra questi due estremi, le opzioni rimanenti rimandano a situazioni intermedie in cui i settori avrebbero alcune norme e impostazioni comuni e altre distinte a seconda del settore, con diverse combinazioni fra armonizzazione massima o variabile delle norme in un'area di intervento e armonizzazione variabile o minima delle norme settoriali nell'altra area.

La valutazione dell'impatto di queste opzioni, nella prospettiva del conseguimento degli obiettivi sopra indicati, ha portato a concludere che due opzioni potrebbero assicurare nel migliore dei modi il sostegno del CEF, attraverso le sue regole operative, allo sviluppo accelerato dell'infrastruttura di interesse UE:

- l'opzione che prevede un'armonizzazione variabile delle norme, con alcune norme in comune e altre invece distinte a seconda del settore, sia nell'area dello stimolo agli investimenti che nell'area dell'attuazione del programma, sarebbe la migliore sotto il profilo della coerenza con tutti gli obiettivi strategici pertinenti dell'UE;
- l'opzione che prevede un'armonizzazione variabile delle norme volte a stimolare gli investimenti e un'armonizzazione massima delle norme nell'area dell'attuazione del programma potrebbe rivelarsi più efficiente sotto il profilo dei costi.

La seconda opzione potrebbe avere però un impatto negativo più a lungo termine relativamente alla capacità di rispondere a situazioni settoriali specifiche, in particolare per quanto riguarda la programmazione dei fondi, e a lungo andare tale impatto potrebbe vanificare i risparmi iniziali. Si è pertanto giunti alla conclusione che un certo livello di flessibilità settoriale anche nella definizione dei principi di applicazione del CEF nell'area dell'attuazione del programma sia la scelta migliore per assicurare il conseguimento degli obiettivi del CEF.

Le disposizioni del presente regolamento riguardanti l'uso dei fondi nell'ambito del CEF sono state definite sulla base delle considerazioni e delle conclusioni emerse dalla valutazione d'impatto sopraindicata.

2.3 Il valore aggiunto UE del CEF

Dalla consultazione delle parti interessate e dall'analisi effettuata nella valutazione d'impatto è emerso che il CEF, inteso come quadro di finanziamento comune, creerebbe valore aggiunto in una quadruplica prospettiva.

- (1) In primo luogo, un quadro comune determinerebbe una semplificazione del quadro normativo UE in materia di finanziamento delle infrastrutture TEN e in più darebbe un'impostazione coerente al finanziamento dei progetti UE nei tre settori.
- (2) In secondo luogo, un fondo infrastrutturale/quadro finanziario unico dell'UE darebbe un'impostazione coerente e trasparente al sostegno finanziario dell'Unione, che in questo modo offrirebbe certezze e avrebbe un enorme potenziale di attrazione di ulteriori finanziamenti privati. Permetterebbe di mettere a disposizione strumenti finanziari in modo centralizzato e coordinato, attirando e migliorando i rapporti con gli investitori privati e le istituzioni finanziarie partner.
- (3) In terzo luogo, l'interdipendenza crescente tra progetti riguardanti infrastrutture economiche, reti e settori permetterebbe di realizzare economie di scala. Un quadro di finanziamento infrastrutturale integrato a livello UE potrebbe consentire lo sfruttamento di sinergie intersettoriali nelle fasi di sviluppo e realizzazione dei progetti, assicurando risparmi sui costi e/o uno sfruttamento più efficiente e un rendimento più elevato degli investimenti.
- (4) Infine, ma non certo per importanza, un quadro comune mette a frutto le esperienze e la condivisione delle migliori pratiche tra i diversi settori, migliorando l'efficacia e l'efficienza del finanziamento UE in tutti i settori.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

Le reti transeuropee sono oggetto dell'articolo 170 del TFUE, che recita: "L'Unione concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia". Il diritto per l'UE di intervenire nel campo del finanziamento delle infrastrutture è sancito nell'articolo 171, a norma del quale l'Unione "può appoggiare progetti di interesse comune sostenuti dagli Stati membri, (...) in particolare mediante studi di fattibilità, garanzie di prestito o abbuoni di interesse". L'articolo 172 del TFUE precisa che "gli orientamenti e le altre misure di cui all'articolo 171, paragrafo 1, sono adottati dal Parlamento europeo e dal Consiglio, che deliberano secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni".

Nella comunicazione sulla revisione del bilancio, la Commissione ha sottolineato che è importante utilizzare il bilancio UE per "colmare le lacune create dalle dinamiche dell'iter decisionale politico a livello nazionale, tipicamente occupandosi delle questioni

transfrontaliere in settori quali le infrastrutture, la mobilità, la coesione territoriale (...), lacune che se non affrontate potrebbero danneggiare gli interessi dell'intera Unione europea"⁷. Nella pianificazione e nel finanziamento delle infrastrutture, gli Stati membri tendono a dare priorità ai progetti di primaria rilevanza nazionale, che non sempre coincidono con i progetti transnazionali a più alto valore aggiunto per i cittadini a livello generale UE⁸. La spesa aggregata dell'UE e degli Stati membri dovrebbe essere efficiente, garantire un volume di investimenti adeguato e promuovere le sinergie.

Lo strumento legislativo e il tipo di misure (finanziamento) sono entrambi definiti nel TFUE; questo rappresenta la base giuridica del CEF e stabilisce che i compiti, gli obiettivi prioritari e l'organizzazione delle reti transeuropee possono essere definiti per mezzo di regolamenti.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta della Commissione riguardante il prossimo quadro finanziario pluriennale prevede una dotazione di 50 miliardi di EUR⁹ per il periodo 2014-2020, di cui 10 miliardi destinati alle infrastrutture di trasporto nell'ambito del Fondo di coesione.

CEF	40 miliardi di EUR
• Energia	9,1 miliardi di EUR
• Trasporti	21,7 miliardi di EUR
• Telecomunicazioni/Digitale	9,2 miliardi di EUR
Importi riservati alle infrastrutture di trasporto nel Fondo di coesione	10 miliardi di EUR
Totale	50 miliardi di EUR

L'esperienza acquisita nell'applicazione dell'attuale quadro finanziario indica che molti Stati membri ammissibili al sostegno del Fondo di coesione hanno difficoltà a designare e realizzare progetti complessi riguardanti le infrastrutture di trasporto transnazionali. Per il prossimo quadro finanziario pluriennale la Commissione propone quindi che il Fondo di coesione continui a sostenere gli Stati membri con un reddito nazionale lordo (RNL) pro capite inferiore al 90% della media dell'UE-27 nella realizzazione degli investimenti destinati alle reti transeuropee di trasporto e all'ambiente, ma che una parte della dotazione del Fondo di coesione (10 miliardi di EUR) sia destinata al meccanismo per collegare l'Europa per il finanziamento di progetti riguardanti la rete centrale di trasporto negli Stati membri ammissibili al sostegno del Fondo di coesione.

⁷ COM(2010)700, pag. 5.

⁸ Cfr. relazioni di valutazione d'impatto degli orientamenti TEN-T riveduti, SEC(2011) xxx, degli orientamenti TEN-E riveduti, SEC(2011) xxx, e degli orientamenti e-TEN, SEC(2011) xxx.

⁹ Tutte le cifre sono espresse a prezzi costanti 2011. Gli importi corrispondenti espressi in prezzi correnti sono riportati nella scheda finanziaria legislativa.

5. SINTESI DEL CONTENUTO DEL REGOLAMENTO

5.1 Un quadro unico per gli investimenti destinati alle priorità infrastrutturali dell'UE

L'esperienza acquisita nel finanziamento dell'infrastruttura per mezzo dei quadri TEN, del piano europeo di ripresa economica, del Fondo di coesione e dei Fondi strutturali indica che l'UE può apportare un valore aggiunto alle infrastrutture. Tra le parti interessate vi è consenso sul fatto che, procedendo sui binari attuali, l'Europa potrebbe non riuscire a mobilitare in tempo gli investimenti necessari per modernizzare le sue reti infrastrutturali e realizzare i collegamenti mancanti.

A causa della crisi finanziaria, gli Stati membri sono alle prese con la necessità di risanare il bilancio. Gli investimenti in conto capitale in molti casi hanno subito tagli drastici, con la sospensione o il rinvio della spesa destinata a progetti infrastrutturali. Parallelamente, le prospettive di un rafforzamento degli investimenti privati sono incerte. Oltre che dai vincoli finanziari, la realizzazione dei progetti infrastrutturali necessari è frenata o resa impossibile da ostacoli normativi. In questo contesto, l'attuale quadro UE per il finanziamento dell'infrastruttura non sembra in grado di dare risposte efficaci: il finanziamento è frammentato fra troppi programmi e impedisce di sfruttare fino in fondo le sinergie fra programmi e settori.

Nel ridisegnare la propria strategia per il finanziamento dell'infrastruttura, la Commissione si è posta i seguenti obiettivi:

- garantire in tempi adeguati e in modo economicamente efficiente, nei settori dell'energia, dei trasporti e delle TIC, la realizzazione delle infrastrutture di rete prioritarie individuate come essenziali nel pacchetto per le infrastrutture energetiche, nel Libro bianco per un sistema dei trasporti competitivo e sostenibile¹⁰ e nell'agenda digitale europea;
- massimizzare le sinergie tra i programmi per l'energia, i trasporti e le TIC, in modo che i finanziamenti rispondano a una strategia politica coerente e che i progetti siano selezionati sulla base di criteri chiari e armonizzati;
- accrescere la capacità dei fondi UE di stimolare altri finanziamenti pubblici o privati in modo che il volume aggregato delle risorse mobilitate sia adeguato per rispondere al fabbisogno di investimenti previsto da qui al 2020;
- garantire una selezione, un monitoraggio e un controllo ottimali dei progetti in modo che i finanziamenti UE siano ben mirati, assicurino il massimo impatto e siano spesi nel modo più efficace.

La creazione di una base legislativa comune per il sostegno finanziario a tre settori distinti con un quadro politico diverso è giustificata dall'opportunità di sfruttare sinergie intersettoriali; tali sinergie nascono dall'esistenza di questioni comuni legate al finanziamento delle azioni finalizzate alla realizzazione di obiettivi strategici che per altri aspetti presentano differenze importanti. Un quadro comune avrebbe un triplice valore aggiunto.

¹⁰ COM(2011) 144

In primo luogo, determinerebbe una semplificazione del quadro normativo UE in materia di finanziamento delle infrastrutture TEN, dando anche un'impostazione coerente al finanziamento dei progetti UE nei tre settori. Come già evidenziato, l'attuale quadro finanziario delle infrastrutture UE è piuttosto complesso, soprattutto a causa del numero e dell'eterogeneità dei testi giuridici dell'UE. La semplificazione delle norme è uno dei principi cardine del nuovo approccio proposto dalla Commissione per le spese di bilancio dell'UE.

In secondo luogo, un quadro finanziario/fondo unico per le infrastrutture darebbe un'impostazione coerente e trasparente al sostegno finanziario UE, che in questo modo offrirebbe certezze e avrebbe un enorme potenziale di attrazione di ulteriori finanziamenti privati. Permetterebbe di mettere a disposizione strumenti finanziari in modo centralizzato e coordinato, attirando e migliorando i rapporti con gli investitori privati e le istituzioni finanziarie partner.

In terzo luogo, l'interdipendenza crescente tra progetti riguardanti infrastrutture economiche, reti e settori permetterebbe di realizzare economie di scala. Il quadro di finanziamento infrastrutturale integrato a livello UE permetterebbe di sfruttare sinergie intersettoriali nelle fasi di sviluppo e realizzazione dei progetti, assicurando risparmi sui costi e/o uno sfruttamento più efficiente e un rendimento più elevato degli investimenti.

Infine, ma non certo per importanza, un quadro comune consentirebbe di mettere a frutto e condividere le esperienze e le migliori pratiche tra i diversi settori, migliorando l'efficacia e l'efficienza del finanziamento UE in tutti i settori.

5.2 Misure di semplificazione e coerenza con le norme esistenti

La semplificazione delle norme è uno dei principi cardine del nuovo approccio proposto dalla Commissione per le spese di bilancio dell'UE. Il quadro CEF comune assicura una semplificazione del quadro normativo UE in materia di finanziamento delle infrastrutture TEN, grazie a un testo giuridico unico applicabile al finanziamento dei progetti UE nelle reti di trasporto, energetiche, digitali.

Pur essendo diversi sotto il profilo tecnologico, finanziario e normativo, i tre settori hanno in comune un numero di elementi sufficiente a giustificare la proposta di un miglioramento reale dei diversi strumenti esistenti. La proposta precisa anche alcune regole specifiche necessarie per rispettare la finalità generale del CEF, che consiste nell'accelerare e nell'orientare meglio il flusso di denaro pubblico dell'Unione verso importanti progetti infrastrutturali di interesse UE.

Il testo introduce una semplificazione e affronta in particolare le seguenti tematiche:

- allineamento degli indicatori agli obiettivi della strategia Europa 2020
- flessibilità delle dotazioni di bilancio
- gestione centralizzata per i tre settori, eventualmente affidando gli aspetti realizzativi a un'agenzia esecutiva
- strumenti di finanziamento comuni
- criteri di aggiudicazione comuni

- criteri di assistenza finanziaria comuni
- visibilità unificata per mezzo di programmi di lavoro annuali comuni (importanti per i settori) e un comitato comune (importante per gli Stati membri).

Inoltre, è garantita la piena coerenza con il regolamento finanziario, sia nella versione attuale che nella versione futura. Le deroghe previste sono debitamente contemplate dai testi giuridici collegati oppure sono giustificate da precedenti.

5.3 Un ruolo più significativo per gli strumenti finanziari innovativi

Il CEF affiancherà al sostegno diretto dell'UE strumenti finanziari specifici nell'intento di ottimizzare l'impatto dei finanziamenti. Grazie all'elevato effetto moltiplicatore degli strumenti finanziari (che potrebbe arrivare fino a 1:15 o 1:20), sarà favorito l'accesso al capitale per gli investimenti di grande entità. Sommato a un assorbimento efficace del sostegno diretto dell'UE (come è avvenuto con il piano europeo di ripresa economica e con il programma TEN-T), il maggior ricorso agli strumenti finanziari contribuirà in misura significativa a mitigare i rischi per i promotori dei progetti e quindi a garantire la realizzazione di progetti di interesse comune.

Inoltre, si creerà un ambiente favorevole agli investimenti privati sviluppando strumenti interessanti per gli investitori specializzati nelle infrastrutture. Per massimizzare l'efficacia di questi strumenti, occorrerà ridurre i rischi diversificando il portafoglio di potenziali progetti. La diversificazione massima si potrà ottenere destinando i finanziamenti a più settori in paesi diversi. Questo risultato può essere conseguito nel modo più efficace a livello europeo, sulla base di corridoi ben definiti e di specifiche aree di investimento. Pertanto, è opportuno che gli strumenti finanziari siano per la maggior parte comuni ai vari settori, sebbene non si escluda lo sviluppo di strumenti finanziari ad hoc per soddisfare le esigenze specifiche di un singolo settore.

Sulla base delle analisi effettuate nei lavori preparatori del presente regolamento, i servizi della Commissione stimano che il sostegno finanziario per la banda larga sarà assicurato essenzialmente tramite strumenti finanziari, mentre per i trasporti e l'energia le risorse di bilancio UE necessarie per gli strumenti finanziari non dovrebbero superare rispettivamente 2 miliardi di EUR e 1 miliardo di EUR. Queste stime non sono da intendersi come massimali vincolanti, in quanto il volume dei finanziamenti UE assegnati agli strumenti finanziari sarà adeguato di anno in anno sulla base di una valutazione del portafoglio di progetti effettuata da intermediari finanziari (ad es. la BEI nel caso delle obbligazioni per il finanziamento di progetti).

5.4 Il meccanismo per collegare l'Europa nel contesto del prossimo quadro finanziario pluriennale

Il meccanismo per collegare l'Europa sarà un elemento essenziale di un'agenda UE per la crescita che ha come fulcro il rafforzamento del potenziale di crescita a lungo termine dell'Unione. Il meccanismo sarà coordinato con altri interventi a titolo del bilancio UE, come ad esempio "Orizzonte 2020", il Fondo di coesione e i Fondi strutturali.

Per quanto riguarda il coordinamento con Orizzonte 2020, è necessario garantire la complementarità ed evitare al tempo stesso possibili sovrapposizioni, assicurando inoltre la continuità della catena di ricerca e innovazione che sfocia nell'introduzione delle soluzioni a livello di infrastruttura. Questo aspetto è particolarmente critico in una fase in cui, per consentire all'UE di raggiungere gli obiettivi ambiziosi che si è posta nella strategia Europa 2020, saranno necessari progressi tecnologici significativi nei trasporti, nell'energia e nelle TIC. Il sostegno alle attività di ricerca e innovazione attraverso strumenti finanziari sarà assicurato per mezzo di strumenti finanziari collegati a Orizzonte 2020.

Per quanto riguarda il rapporto con il Fondo di coesione e i Fondi strutturali, sarà assicurato uno stretto coordinamento fra il quadro strategico comune della politica di coesione e i contratti di partenariato con gli Stati membri da una parte, e i quadri strategici nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni dall'altra. Gli orientamenti relativi a questi settori prevedranno il ricorso al Fondo di coesione e ai Fondi strutturali per la realizzazione delle infrastrutture locali e regionali e per il loro collegamento alle infrastrutture prioritarie per l'UE, in modo da collegare tutti i cittadini in tutta l'UE.

Il meccanismo per collegare l'Europa sarà un meccanismo a gestione centrale e beneficerà di stanziamenti del Fondo di coesione riservati ai trasporti (10 miliardi di EUR a prezzi del 2011). Nell'assegnazione dei 10 miliardi di EUR, sarà data la massima priorità a progetti che rispettano le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione. Inoltre, questi 10 miliardi di EUR saranno riservati a Stati membri ammissibili al sostegno del Fondo di coesione, e i tassi di cofinanziamento con risorse rese disponibili dal bilancio dell'Unione saranno fissati allo stesso livello previsto per il Fondo di coesione.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 172,

vista la proposta della Commissione europea¹¹,

previa trasmissione della proposta ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale¹²,

visto il parere del Comitato delle regioni¹³,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La creazione del meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe Facility, CEF) dovrebbe massimizzare il potenziale di crescita attraverso la creazione di sinergie fra le politiche per i trasporti, l'energia e le telecomunicazioni e la loro attuazione, rendendo in questo modo più efficiente l'intervento dell'Unione.
- (2) Un mercato unico pienamente funzionante presuppone un'infrastruttura moderna e di elevata efficienza che colleghi l'Europa in particolare nei settori del trasporto, dell'energia e delle telecomunicazioni. Questi collegamenti, promotori di crescita, permetterebbero di migliorare l'accesso al mercato interno e di conseguenza contribuirebbero a rendere più competitiva l'economia di mercato in linea con le finalità e gli obiettivi della strategia Europa 2020¹⁴.
- (3) La creazione di un meccanismo per collegare l'Europa mira ad accelerare gli investimenti nel campo delle reti transeuropee e a stimolare gli investimenti sia pubblici che privati.
- (4) La creazione di reti infrastrutturali efficienti per i trasporti e l'energia è una delle 12 azioni chiave individuate dalla Commissione nella comunicazione relativa all'Atto per il mercato unico¹⁵.

¹¹ GU C [...] del [...], pag.

¹² GU C [...] del [...], pag.

¹³ GU C [...] del [...], pag.

¹⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni "Un'agenda digitale europea", 26.8.2010, COM(2010) 245 def./2

¹⁵ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni "L'Atto per il mercato unico – Dodici leve per stimolare la crescita e rafforzare la fiducia – Insieme per una nuova crescita", 13.4.2011, COM(2011) 206 def.

- (5) La Commissione si è impegnata a integrare il cambiamento climatico nei programmi di spesa dell'Unione e a destinare almeno il 20% del bilancio dell'Unione agli obiettivi legati al clima. È importante provvedere affinché nella preparazione, nello sviluppo e nella realizzazione di progetti di interesse comune si promuovano la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici nonché la prevenzione e la gestione dei rischi. Gli investimenti infrastrutturali contemplati dal presente regolamento dovrebbero contribuire a promuovere il passaggio a un'economia e una società a basse emissioni di carbonio e capaci di reagire alle catastrofi e ai cambiamenti climatici.
- (6) Nella risoluzione “Investire nel futuro: un nuovo quadro finanziario pluriennale (“QFP”) per un'Europa competitiva, sostenibile e inclusiva” dell'8 giugno 2011, il Parlamento europeo ha sottolineato l'importanza di dare rapida attuazione all'agenda digitale dell'Unione e di proseguire gli sforzi al fine di raggiungere entro il 2020 gli obiettivi che prevedono la disponibilità di Internet ad alta velocità per tutti i cittadini dell'Unione, anche nelle regioni meno sviluppate¹⁶. Affinché l'Europa possa difendere la propria competitività e creare i presupposti per una crescita economica a lungo termine dopo la crisi, il Parlamento europeo ha anche sottolineato l'importanza di investire in un'infrastruttura di trasporto efficace, evidenziando altresì che la rete transeuropea di trasporto (“TEN-T”) è vitale per garantire il corretto funzionamento del mercato interno e assicurare un importante valore aggiunto a livello di Unione. Il Parlamento ha espresso la ferma convinzione che la TEN-T debba pertanto costituire una priorità essenziale nel prossimo QFP e che nell'ambito di tale quadro sia necessario aumentare i fondi destinati alla TEN-T. Il Parlamento ha inoltre posto l'accento sulla necessità di massimizzare l'impatto dei finanziamenti dell'Unione e sulle opportunità offerte dal Fondo di coesione, dai Fondi strutturali e dagli strumenti finanziari per il finanziamento di importanti progetti prioritari per l'Europa, sia nazionali che transnazionali, nel settore dell'infrastruttura energetica, sottolineando la necessità di prevedere, nel bilancio dell'Unione, stanziamenti cospicui per gli strumenti finanziari destinati a questo settore.
- (7) Il 28 marzo 2011, la Commissione ha adottato il Libro bianco “Tabella di marcia verso uno spazio unico dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”¹⁷, che fissa l'obiettivo di una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal settore dei trasporti pari ad almeno il 60% entro il 2050, rispetto ai livelli del 1990. Relativamente alle infrastrutture, il Libro bianco si prefigge di rendere pienamente operativa entro il 2030 in tutta l'Unione una “rete centrale” TEN-T multimodale. Il Libro bianco si pone inoltre l'obiettivo di ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, anche rafforzando l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico. Pertanto, esso fissa i seguenti obiettivi per la politica TEN-T: entro il 2030 il 30% del trasporto merci su strada con percorrenze superiori a 300 km dovrebbe essere trasferito verso altri modi di trasporto, ed entro il 2050 questa percentuale dovrebbe passare a più del 50%; la lunghezza della rete ferroviaria ad alta velocità esistente dovrebbe triplicare entro il 2030 e la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia entro il 2050; entro il 2050, tutti i principali aeroporti della rete dovrebbero essere collegati alla rete ferroviaria; tutti i porti marittimi dovrebbero essere collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e, laddove possibile, alle vie navigabili interne.
- (8) Nella risoluzione del 6 luglio 2010 su un futuro sostenibile per i trasporti¹⁸, il Parlamento europeo ha sottolineato che una politica dei trasporti efficiente richiede un quadro

¹⁶ Risoluzione del Parlamento europeo 2010/2211(INI)

¹⁷ Tabella di marcia verso uno spazio unico dei trasporti, COM(2011) 144.

¹⁸ Risoluzione del Parlamento europeo 2009/2096(INI)

finanziario appropriato alle sfide nascenti e che, perciò, è necessario aumentare la dotazione attuale per il trasporto e la mobilità; il Parlamento ha ritenuto inoltre opportuno istituire un meccanismo per coordinare l'utilizzo di varie fonti di finanziamento per i trasporti, di stanziamenti disponibili a titolo della politica di coesione, di partenariati pubblico-privati (PPP) o altri strumenti finanziari, quali garanzie.

- (9) Nelle sue conclusioni dell'11 giugno 2009 sulla revisione della politica in materia di TEN-T¹⁹, il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" (TTE) ha ribadito l'esigenza di continuare a investire nelle infrastrutture di trasporto per assicurare un adeguato sviluppo della TEN-T in tutti i modi trasporto quale presupposto del mercato interno e della competitività, della coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione e della sua connessione a paesi vicini, puntando al valore aggiunto europeo. Il Consiglio ha rilevato l'esigenza che la Comunità metta a disposizione le risorse finanziarie necessarie per incentivare gli investimenti in progetti TEN-T e in particolare l'esigenza di conciliare un adeguato sostegno finanziario del bilancio TEN-T a favore dei progetti prioritari che interessano sezioni transfrontaliere pertinenti e la cui attuazione si estenderà oltre il 2013, nel rispetto dei vincoli istituzionali del quadro di programmazione finanziaria. A parere del Consiglio, si dovrebbero sviluppare e sostenere ulteriormente, ove opportuno, gli approcci basati su un partenariato pubblico-privato.
- (10) Sulla base degli obiettivi fissati dal Libro bianco, gli orientamenti per la TEN-T stabiliti nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del ...²⁰ identificano le infrastrutture della rete transeuropea di trasporto, precisano i requisiti che devono essere soddisfatti da tali infrastrutture e prevedono misure per la loro realizzazione. Gli orientamenti prevedono in particolare il completamento della rete centrale entro il 2030.
- (11) Sulla base dell'analisi dei piani degli Stati membri riguardanti le infrastrutture di trasporto, la Commissione stima in 500 miliardi di EUR il fabbisogno di investimenti per la rete TEN-T nel suo complesso nel periodo 2014-2020; di questi, si stima che 250 miliardi dovranno essere investiti nella rete centrale della TEN-T. Viste le risorse disponibili a livello dell'Unione, per ottenere l'impatto desiderato è necessario concentrarsi sui progetti a più alto valore aggiunto europeo. Il sostegno dovrebbe pertanto orientarsi verso la rete centrale (in particolare i corridoi della rete centrale) e i progetti di interesse comune nel campo dei sistemi di gestione del traffico (in particolare i sistemi di gestione del traffico aereo che hanno origine da SESAR, per i quali occorrono risorse di bilancio dell'Unione per circa 3 miliardi di EUR).
- (12) Nel quadro della revisione della politica in materia di TEN-T, avviata nel febbraio 2009, è stato istituito uno speciale gruppo di esperti incaricato di coadiuvare la Commissione e di esaminare la strategia di finanziamento e le prospettive finanziarie per la TEN-T. Il gruppo di esperti n. 5 ha raccolto l'esperienza di esperti esterni provenienti da diversi campi: gestori di infrastrutture, responsabili della pianificazione di infrastrutture, rappresentanti nazionali, regionali e locali, esperti ambientali, esperti del mondo accademico ed esponenti del settore privato. La relazione finale del gruppo di esperti n. 5²¹, adottata nel luglio 2010, contiene 40 raccomandazioni, alcune delle quali sono state prese in considerazione nella presente proposta.

¹⁹ Documento del Consiglio 10850/09

²⁰ GU L [...] del [...], pag. [...].

²¹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf

- (13) L'esperienza acquisita nell'applicazione dell'attuale quadro finanziario indica che molti Stati membri ammissibili al sostegno del Fondo di coesione incontrano seri ostacoli nel realizzare entro i tempi stabiliti progetti complessi riguardanti infrastrutture di trasporto transnazionali a elevato valore aggiunto per l'Unione. Per migliorare la realizzazione dei progetti, in particolare transnazionali, a elevato valore aggiunto per l'Unione nel settore dei trasporti è opportuno destinare una parte della dotazione del Fondo di coesione (10 miliardi di EUR²²) al finanziamento di progetti riguardanti la rete centrale di trasporto negli Stati membri ammissibili al sostegno del Fondo di coesione nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa. È opportuno che la Commissione coadiuvi gli Stati membri ammissibili al sostegno del Fondo di coesione nello sviluppo di un portafoglio adeguato di progetti al fine di dare la massima priorità possibile alle dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione.
- (14) Nella comunicazione “Priorità per le infrastrutture energetiche per il 2020 e oltre – Piano per una rete energetica integrata”, adottata nel novembre 2010²³, la Commissione ha individuato i corridoi prioritari necessari affinché l'Unione possa conseguire entro il 2020 gli ambiziosi obiettivi che si è data in materia di energia e clima: completamento del mercato interno dell'energia, sicurezza dell'approvvigionamento, integrazione delle fonti rinnovabili di energia e preparazione delle reti in vista dell'ulteriore decarbonizzazione del sistema energetico dopo il 2020.
- (15) Per conseguire in maniera economicamente efficiente gli obiettivi che l'Unione si è data nell'ambito della politica energetica e per il clima, ossia competitività, sostenibilità e sicurezza dell'approvvigionamento, sono necessari investimenti ingenti per ammodernare ed ampliare le infrastrutture energetiche dell'Europa e per collegare tra loro le varie reti al di là delle frontiere. Il fabbisogno di investimenti per l'infrastruttura di trasporto da qui al 2020 è stimato in 1 trilione di EUR, di cui circa 200 miliardi di EUR per infrastrutture destinate alla trasmissione e allo stoccaggio di elettricità e gas considerate di rilevanza europea. Tra i progetti di rilevanza europea, investimenti per un valore di circa 100 miliardi di EUR rischiano di non andare a buon fine a causa di ostacoli legati alle autorizzazioni, alle normative e al finanziamento.
- (16) La necessità urgente di realizzare le infrastrutture energetiche del futuro e il considerevole aumento dei volumi di investimento rispetto alle tendenze del passato impongono una svolta nelle modalità con cui si realizza il sostegno alle infrastrutture a livello dell'Unione. Nelle sue conclusioni²⁴, il Consiglio “Trasporti, telecomunicazioni ed energia” (TTE) del 28 febbraio 2011 ha confermato che i corridoi energetici sono prioritari per l'Europa.
- (17) Il 4 febbraio 2011 il Consiglio europeo²⁵ ha chiesto alla Commissione di semplificare e migliorare le procedure di autorizzazione e di promuovere un quadro normativo attraente per gli investimenti. Il Consiglio ha sottolineato che la maggior parte degli investimenti dovrà venire dal mercato e che i costi saranno recuperati attraverso l'imposizione di tariffe, riconoscendo tuttavia che per alcuni progetti, giustificati sotto il profilo della sicurezza dell'approvvigionamento o per motivi di solidarietà ma non in grado di attrarre finanziamenti dal mercato, è necessario l'intervento della finanza pubblica.

²² In prezzi del 2011.

²³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni “Priorità per le infrastrutture energetiche per il 2020 e oltre – Piano per una rete energetica integrata”, 17.11.2010, COM(2010) 677 def.

²⁴ Documento del Consiglio 6950/11

²⁵ EUCO 2/1/11

- (18) Il regolamento (UE) n. XXXX/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... [Orientamenti per l'infrastruttura energetica transeuropea]²⁶ definisce per l'infrastruttura energetica transeuropea delle priorità che dovrebbero essere realizzate entro il 2020 per conseguire gli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di energia e clima, stabilisce criteri per l'individuazione dei progetti di interesse comune necessari per la realizzazione di tali priorità e introduce misure nel campo della concessione di autorizzazioni, del coinvolgimento pubblico e della regolamentazione finalizzate ad accelerare e/o agevolare la realizzazione di tali progetti, tra cui criteri riguardanti l'ammissibilità generale di tali progetti al sostegno finanziario dell'Unione.
- (19) Le infrastrutture per le telecomunicazioni sono sempre più basate su Internet e si osserva una stretta correlazione tra le reti a banda larga e i servizi digitali. Poiché Internet sta diventando lo strumento principale per le comunicazioni, l'offerta di servizi e l'attività delle imprese, ai fini della crescita economica e del mercato unico è essenziale la disponibilità di un accesso a Internet veloce e di servizi digitali a livello transeuropeo.
- (20) Le moderne reti Internet a fibra sono un'infrastruttura cruciale per il futuro in termini di connettività per le imprese europee, in particolare per le PMI che vogliono utilizzare il *cloud computing* per migliorare il rapporto costi/efficienza.
- (21) La strategia Europa 2020²⁷ raccomanda l'attuazione dell'agenda digitale europea²⁸, che crea un quadro normativo stabile per stimolare gli investimenti destinati a un'infrastruttura Internet ad alta velocità aperta e competitiva, nonché ai servizi correlati. Il Consiglio europeo del giugno 2010 ha espresso il proprio appoggio all'agenda digitale europea e ha chiesto alle istituzioni di impegnarsi per una sua piena applicazione.²⁹
- (22) Il 31 maggio 2010 il Consiglio ha concluso che l'Europa dovrebbe investire le risorse necessarie per lo sviluppo di un mercato unico digitale basato su Internet veloce e superveloce e su applicazioni interoperabili; ha riconosciuto inoltre che investimenti efficienti e competitivi nelle reti a banda larga di prossima generazione saranno importanti per l'innovazione, la scelta offerta ai consumatori e la competitività dell'Unione e potranno assicurare una migliore qualità della vita grazie a un'assistenza sanitaria migliore, trasporti più sicuri, nuove possibilità di comunicazione e un accesso più agevole a beni e servizi, in particolare quelli transfrontalieri³⁰.
- (23) Gli incentivi privati agli investimenti destinati alle reti a banda larga ad alta velocità appaiono inferiori ai benefici per la società nel suo complesso. Gli investimenti necessari per conseguire l'obiettivo dell'agenda digitale consistente nel mettere a disposizione di tutte le imprese e tutti i cittadini europei l'accesso a Internet veloce è stimato in un massimo di 270 miliardi di EUR. Tuttavia, in assenza di un intervento dell'Unione, gli investimenti del settore privato verosimilmente non supereranno i 50 miliardi di EUR da qui al 2020: la differenza rappresenta una notevole strozzatura per la realizzazione delle infrastrutture, tanto più che ai fini del mercato unico digitale occorre che tutti i cittadini siano collegati attraverso le infrastrutture del futuro.

²⁶ GU L [...] del [...], pag. [...].

²⁷ COM(2010) 2020 def. del 3.3.2010.

²⁸ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni "Un'agenda digitale europea", COM(2011) 245 def./2 del 26.8.2010

²⁹ Conclusioni del Consiglio europeo in merito a una nuova strategia europea per la crescita e l'occupazione – Messa a punto e attuazione della strategia Europa 2020, 17 giugno 2010

³⁰ Conclusioni del Consiglio in merito all'agenda digitale europea – 3017^a sessione del Consiglio Trasporti, telecomunicazioni ed energia, Bruxelles, 31 maggio 2010

- (24) È necessario sviluppare in tutta l'Unione reti robuste e coerenti per la realizzazione digitale di azioni per il bene pubblico con la partecipazione di soggetti pubblici e della società civile a livello nazionale e regionale; a tal fine, è essenziale garantire il finanziamento strutturato da parte dell'Unione dei costi del sistema e della progettazione del software, nonché il mantenimento di un nucleo essenziale resiliente per tali reti, lasciando ai bilanci degli operatori nazionali soltanto la copertura dei costi sostenuti in ambito nazionale.
- (25) Per accrescere l'efficienza e l'impatto del sostegno finanziario dell'Unione, per stimolare gli investimenti privati e per rispondere ai requisiti specifici dei singoli progetti sono necessari diversi metodi di realizzazione, che richiedono tassi di finanziamento diversi.
- (26) Nell'area delle telecomunicazioni, per alcune piattaforme di servizi essenziali che assicurano l'interoperabilità transeuropea saranno necessari, in particolare nella fase di avviamento, tassi di finanziamento più elevati da parte dell'Unione, pur nel rispetto del principio di cofinanziamento.
- (27) Per garantire l'interoperabilità transfrontaliera nella realizzazione di progetti infrastrutturali su vasta scala, in particolare a livello dei servizi essenziali, possono essere necessarie l'aggiudicazione di appalti e l'installazione simultanee di apparecchiature e sistemi ad opera della Commissione, degli Stati membri e/o dei loro beneficiari. In questi casi, può essere necessaria l'assistenza finanziaria dell'Unione per gli appalti eseguiti da fornitori di infrastrutture negli Stati membri, per proprio conto o in collaborazione con la Commissione. Le disposizioni consentono anche il ricorso a più fornitori (*multiple sourcing*), che può essere necessario ad esempio per assicurare il multilinguismo, garantire la sicurezza dell'approvvigionamento e/o realizzare la ridondanza di rete necessaria per eliminare possibili interruzioni dell'operatività della rete infrastrutturale causate da un singolo guasto.
- (28) Sui servizi generici nelle aree di interesse pubblico (quali i servizi essenziali) spesso pesa in misura considerevole il fallimento del mercato. Le aree da finanziare riguardano l'erogazione di servizi pubblici (diffusione su vasta scala e interoperabilità dei servizi eHealth, eIdentity, eProcurement), per definizione non commerciali al livello iniziale. Inoltre, se il finanziamento si concentra sui soli servizi essenziali, la sfida è creare incentivi nazionali e regionali appropriati ai fini dell'effettiva introduzione e diffusione dei servizi di pubblico interesse. Questa sfida è legata in particolare alla mancanza di incentivi a livello nazionale per il collegamento dei sistemi nazionali ai sistemi essenziali (ragione per cui è importante la creazione di incentivi a livello nazionale per l'interoperabilità e i servizi transfrontalieri), nonché al fatto che gli investitori privati non possono da soli garantire l'introduzione e la diffusione dei servizi in contesti interoperabili.
- (29) Gli orientamenti per il digitale stabiliti nel regolamento (UE) n. XXX/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del ...³¹ [orientamenti INFOS] definiscono il processo e i criteri di finanziamento e individuano le diverse categorie di investimenti.
- (30) Orizzonte 2020, il futuro programma quadro per la ricerca e l'innovazione, porrà l'accento tra l'altro sulla necessità di affrontare le sfide sociali (ad es. trasporti intelligenti, ecosostenibili e integrati; energia sicura, pulita ed efficiente; ottimizzazione di sanità, amministrazione e sviluppo sostenibile con l'ausilio delle tecnologie della comunicazione) per rispondere direttamente alle sfide individuate nella strategia Europa 2020, appoggiando attività che rappresentano tutto l'arco dalla ricerca al mercato. Orizzonte 2020 fornirà sostegno in tutti gli stadi della catena dell'innovazione, specialmente alle attività più

³¹ GU L [...] del [...], pag. [...].

prossime al mercato, anche con il ricorso a strumenti finanziari innovativi. Con l'obiettivo di rendere più incisivi i finanziamenti dell'Unione e nell'intento di assicurare coerenza, il meccanismo per collegare l'Europa svilupperà strette sinergie con Orizzonte 2020.

- (31) L'Unione europea e la maggior parte degli Stati membri sono firmatari della convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità; gli Stati membri rimanenti hanno già avviato le procedure di ratifica. Nella prospettiva della realizzazione dei progetti, è importante che nelle specifiche degli stessi si tenga conto dell'accessibilità per le persone con disabilità, menzionata nell'articolo 9 della convenzione.
- (32) Gli strumenti finanziari da realizzare nell'ambito del presente regolamento dovrebbero rispettare i principi stabiliti nel titolo VIII del regolamento (UE) n. XXX/2012 [nuovo regolamento finanziario] e nell'atto delegato e rispecchiare i principi delle migliori pratiche applicabili agli strumenti finanziari³².
- (33) Le misure fiscali in molti Stati membri indurranno o hanno già indotto le amministrazioni pubbliche a riconsiderare i programmi di investimenti infrastrutturali. In questo contesto, i PPP sono considerati un sistema efficace per realizzare i progetti infrastrutturali garantendo il conseguimento di obiettivi strategici quali la lotta ai cambiamenti climatici, la promozione delle fonti di energia alternative e dell'uso efficiente delle risorse, il sostegno a trasporti sostenibili e la diffusione delle reti a banda larga. Nella comunicazione sui PPP del 19 novembre 2009³³, la Commissione si è impegnata a migliorare l'accesso dei PPP ai finanziamenti ampliando il campo di applicazione degli strumenti finanziari esistenti.
- (34) Sebbene gli investimenti nell'ambito della strategia Europa 2020 possano essere assicurati per la maggior parte dai mercati e mediante provvedimenti legislativi, la sfida del finanziamento richiede interventi pubblici e impone il sostegno dell'Unione mediante sovvenzioni e strumenti finanziari innovativi. Gli strumenti finanziari dovrebbero essere utilizzati per affrontare specifiche necessità di mercato, coerentemente con gli obiettivi del CEF, e non dovrebbero escludere i finanziamenti privati. Prima di decidere l'utilizzo di strumenti finanziari, la Commissione dovrebbe eseguire una valutazione *ex ante* degli stessi.
- (35) Come evidenziato dalla revisione del bilancio UE³⁴, per i progetti con un potenziale commerciale a lungo termine dovrebbe essere la norma l'uso di fondi dell'Unione in partenariato con i settori finanziario e bancario, in particolare con la Banca europea per gli investimenti ("BEI") e le istituzioni finanziarie pubbliche degli Stati membri, ma anche con altre istituzioni finanziarie internazionali e con il settore finanziario privato.
- (36) Nella strategia Europa 2020, la Commissione si è impegnata a mobilitare gli strumenti finanziari dell'Unione nell'ambito di una strategia di finanziamento coerente, che metta insieme i fondi privati e pubblici, dell'Unione e nazionali, per le infrastrutture. La motivazione di questa scelta risiede nel fatto che gli strumenti finanziari permettono in molti casi di affrontare meglio, rispetto alle sovvenzioni, situazioni di investimento subottimali e imperfezioni di mercato.

³² COM(2011) xxx, Un quadro per la prossima generazione di strumenti finanziari

³³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni "Mobilitare gli investimenti pubblici e privati per la ripresa e i cambiamenti strutturali a lungo termine: sviluppare i partenariati pubblico-privato", COM(2009) 615 def.

³⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle Regioni e ai Parlamenti nazionali "Revisione del bilancio dell'Unione europea", 19.10.2010, COM(2010) 700 def.

- (37) Il meccanismo per collegare l'Europa dovrebbe proporre strumenti finanziari per promuovere una forte partecipazione agli investimenti infrastrutturali da parte degli investitori privati e delle istituzioni finanziarie. Per risultare sufficientemente attraenti per il settore privato, gli strumenti finanziari dovrebbero essere disegnati e realizzati tenendo nella dovuta considerazione gli obiettivi di semplificazione e riduzione del fardello amministrativo e allo stesso tempo prevedendo un livello di flessibilità che permetta di rispondere in maniera elastica alle esigenze di finanziamento individuate. Nel disegnare questi strumenti è opportuno tenere conto dell'esperienza acquisita nell'applicazione degli strumenti finanziari realizzati nell'ambito del quadro finanziario pluriennale 2007-2013, quali ad esempio lo strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della TEN-T (LGTT), il meccanismo di finanziamento con ripartizione dei rischi (RSFF) e il fondo europeo 2020 per l'energia, il cambiamento climatico e l'infrastruttura ("fondo Marguerite").
- (38) Gli strumenti finanziari dovrebbero essere per la maggior parte comuni a tutti i settori; potranno tuttavia esistere strumenti ad hoc per settori specifici. Secondo le stime elaborate dai servizi della Commissione, il sostegno finanziario per la banda larga sarà assicurato essenzialmente tramite strumenti finanziari, mentre per i trasporti e l'energia le risorse di bilancio dell'Unione necessarie per gli strumenti finanziari non dovrebbero superare rispettivamente 2 miliardi di EUR e 1 miliardo di EUR.
- (39) Per garantire la diversificazione settoriale dei beneficiari degli strumenti finanziari e favorire una graduale diversificazione geografica fra gli Stati membri, la Commissione, agendo in collaborazione con la BEI attraverso iniziative congiunte quali il Centro europeo di consulenza per i partenariati pubblico-privato (EPEC) e Jaspers, dovrebbe fornire assistenza agli Stati membri nello sviluppo di un portafoglio adeguato di progetti da valutare nell'ambito di iniziative di finanza di progetto.
- (40) Per quanto riguarda i criteri di applicazione degli strumenti finanziari, potrebbe essere necessario introdurre requisiti supplementari nei programmi di lavoro, ad esempio per garantire mercati competitivi alla luce dello sviluppo di politiche dell'Unione, degli sviluppi tecnologici e di altri fattori che potrebbero diventare rilevanti.
- (41) La programmazione pluriennale per il sostegno fornito nell'ambito del meccanismo dovrebbe essere diretta a sostenere le priorità dell'Unione garantendo la disponibilità delle risorse finanziarie necessarie, nonché la coerenza e continuità dell'azione comune di Unione europea e Stati membri. Per le proposte presentate successivamente all'attuazione del primo programma di lavoro pluriennale nel settore dei trasporti, l'ammissibilità dei costi dovrebbe decorrere dal 1° gennaio 2014 al fine di garantire la continuità dei progetti già contemplati dal regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia³⁵.
- (42) Poiché la realizzazione di taluni progetti infrastrutturali richiede stanziamenti cospicui, dovrebbe essere possibile dividere in rate annuali gli impegni di bilancio relativi all'assistenza finanziaria per alcune azioni.
- (43) Valutazioni intermedie ed *ex post* dovrebbero essere eseguite dalla Commissione nell'obiettivo di valutare l'efficacia e l'efficienza del finanziamento e il suo impatto sugli obiettivi generali del meccanismo e sulle priorità della strategia Europa 2020.

³⁵ GU L 162 del 22.6.2007, pag. 1.

- (44) Sulla base degli orientamenti settoriali specifici stabiliti in regolamenti distinti, è stato stilato un elenco delle aree prioritarie a cui si applica il presente regolamento; è opportuno che tale elenco sia incluso nell'allegato. Per tenere conto di eventuali modificazioni delle priorità strategiche e delle capacità tecnologiche, nonché dei flussi di traffico, il potere di adottare atti in applicazione dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea dovrebbe essere delegato alla Commissione con riferimento all'adozione di modifiche di tale allegato. È particolarmente importante che la Commissione svolga consultazioni adeguate durante i lavori preparatori, anche a livello di esperti. In sede di preparazione e redazione di atti delegati, è opportuno che la Commissione assicuri la simultanea, tempestiva e appropriata trasmissione dei pertinenti documenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (45) Per garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, è opportuno che alla Commissione siano conferite competenze di esecuzione con riferimento ai programmi di lavoro pluriennali e annuali. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione³⁶.
- (46) È opportuno pertanto abrogare il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, del 18 settembre 1995³⁷, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee, nonché il regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (47) Gli interessi finanziari dell'Unione dovrebbero essere tutelati attraverso misure proporzionate in tutto il ciclo di spesa, anche attraverso la prevenzione e l'individuazione di irregolarità, lo svolgimento di indagini sulle stesse, il recupero dei fondi perduti, pagati indebitamente o non correttamente utilizzati e, se del caso, attraverso sanzioni.
- (48) Alcuni dei progetti infrastrutturali di interesse per l'Unione potrebbero richiedere il collegamento con e il passaggio attraverso paesi limitrofi, paesi in fase di preadesione e altri paesi terzi. Il meccanismo per collegare l'Europa dovrebbe offrire mezzi semplificati per collegare e finanziare tali infrastrutture, al fine di garantire la coerenza tra gli strumenti interni ed esterni del bilancio dell'Unione.
- (49) Poiché gli obiettivi dell'azione da realizzare, in particolare lo sviluppo e il finanziamento coordinati delle reti transeuropee, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono quindi, in ragione della necessità di coordinamento di detti obiettivi, essere conseguiti meglio a livello di Unione, l'Unione può adottare misure nel rispetto del principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. In ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo, il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

³⁶ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

³⁷ GU L 228 del 23.9.1995, pag. 1.

TITOLO I

DISPOSIZIONI COMUNI

CAPO I

IL MECCANISMO PER COLLEGARE L'EUROPA

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e stabilisce le condizioni, i metodi e le procedure per la concessione di un contributo finanziario dell'Unione alle reti transeuropee al fine di sostenere progetti infrastrutturali nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- (1) “progetto di interesse comune”: progetto identificato nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del [da completare quando sarà adottato inserendo la data di adozione e il titolo completo] [orientamenti TEN-T]³⁸, nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del [da completare quando sarà adottato inserendo la data di adozione e il titolo completo] [orientamenti per l'infrastruttura energetica transeuropea]³⁹ o nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del [da completare quando sarà adottato inserendo la data di adozione e il titolo completo] [orientamenti INFSO]⁴⁰;
- (2) “sezione transfrontaliera”: sezione che assicura la continuità di un progetto di interesse comune fra almeno due Stati membri o fra uno Stato membro e un paese limitrofo;
- (3) “lavori”: a seconda dei casi, l'acquisto, la fornitura e l'introduzione di componenti, sistemi e servizi, compresi i software, la realizzazione delle attività di sviluppo, costruzione ed installazione relative ad un progetto, il collaudo degli impianti e la messa in servizio di un progetto;
- (4) “studi”: attività necessarie per preparare la realizzazione di un progetto, quali studi preparatori, di fattibilità, di valutazione, di prova e di convalida, anche sotto forma di software, e ogni altra misura di sostegno tecnico, comprese le azioni preliminari ai lavori effettuate per definire e sviluppare completamente un progetto e per decidere in merito al suo finanziamento, quali le azioni di ricognizione sui siti interessati e la preparazione dell'organizzazione finanziaria;

³⁸ GU L [...] del [...], pag. [...].

³⁹ GU L [...] del [...], pag. [...].

⁴⁰ GU L [...] del [...], pag. [...].

- (5) “azioni di sostegno al programma”: misure accompagnatorie necessarie per l’attuazione del meccanismo per collegare l’Europa e dei singoli orientamenti settoriali specifici, quali servizi, in particolare di assistenza tecnica, nonché attività di preparazione, valutazione della fattibilità, coordinamento, monitoraggio, controllo e verifica, che sono direttamente necessarie per la gestione di questo meccanismo e la realizzazione dei suoi obiettivi, in particolare studi, riunioni, attività di informazione, realizzazione di una cartografia delle infrastrutture, gemellaggi, azioni di divulgazione, attività di sensibilizzazione e comunicazione, spese legate alle reti IT dedicate essenzialmente allo scambio di informazioni, insieme a tutte le altre spese per assistenza tecnica e amministrativa eventualmente necessarie per la gestione di questo meccanismo o l’applicazione degli orientamenti settoriali specifici;
- (6) “azione”: qualsiasi attività che è necessaria per la realizzazione di un progetto di interesse comune ed è indipendente sotto il profilo finanziario, tecnico o temporale;
- (7) “costi ammissibili”: il termine ha lo stesso significato che ha nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 [nuovo regolamento finanziario];
- (8) “beneficiario”: uno Stato membro, un organismo internazionale, un’impresa od organismo pubblico o privato selezionati per ricevere un contributo finanziario in virtù del presente regolamento e secondo le modalità precisate in ciascun programma di lavoro;
- (9) “organismo di attuazione”: impresa od organismo pubblico o privato designato per la realizzazione di un’azione da un beneficiario costituito da uno Stato membro o un organismo internazionale. Tale designazione è decisa dal beneficiario sotto la propria responsabilità e, nel caso in cui richieda l’aggiudicazione di un contratto di appalto, in conformità alle norme applicabili in materia di appalti pubblici;
- (10) “rete centrale”: infrastruttura di trasporto identificata ai sensi del capo III del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T];
- (11) “corridoi della rete centrale”: strumento destinato a favorire la realizzazione coordinata della rete centrale, previsto nel regolamento n. XXXX/2012 (orientamenti TEN-T); l’elenco dei corridoi figura nell’allegato I del presente regolamento;
- (12) “strozzatura”: barriera fisica che introduce un’interruzione in un sistema, compromettendo la continuità dei flussi su lunghe distanze. Tale barriera può essere assorbita per mezzo di nuove infrastrutture quali ponti o gallerie realizzate tenendo conto di problemi come ad esempio pendenze, raggi di curvatura, sagome. La necessità di ammodernare l’infrastruttura esistente non è considerata una strozzatura;
- (13) “priorità”: una qualsiasi delle priorità per le infrastrutture energetiche da 1 a 8 e da 10 e 12, designate nell’allegato I del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti per l’infrastruttura energetica transeuropea];
- (14) “infrastruttura energetica”: l’infrastruttura di cui all’articolo 2 del regolamento (UE) n. XXX/2012 [orientamenti per l’infrastruttura energetica transeuropea];
- (15) “reti a banda larga”: reti di accesso cablate o senza fili (anche satellitari), infrastrutture accessorie e reti essenziali in grado di garantire una connettività ad altissima velocità secondo la definizione contenuta nell’articolo 3 del regolamento (UE) n. XXX/2012 [orientamenti INFSO];

- (16) “infrastrutture di servizi digitali”: servizi in rete messi a disposizione elettronicamente, in genere su Internet, che forniscono servizi interoperabili transeuropei nell’interesse pubblico e hanno una funzione di sostegno per i cittadini, le imprese e/o le amministrazioni, secondo la definizione contenuta nell’articolo 3 del regolamento (UE) n. XXX/2012 [orientamenti INFSO];
- (17) “piattaforme di servizi essenziali”: servizi identificati nell’allegato del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFSO];
- (18) “servizi generici”: servizi identificati nell’allegato del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFSO];
- (19) “esercizio e manutenzione dei servizi”: attività consistenti nell’assicurare il funzionamento ininterrotto di talune infrastrutture di servizi digitali, definite in modo più preciso nell’allegato del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFSO];
- (20) “autorità nazionali di regolamentazione”: organismi definiti nell’articolo 3 della direttiva 2002/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, che istituisce un quadro normativo comune per le reti ed i servizi di comunicazione elettronica (direttiva quadro)⁴¹.

Articolo 3
Obiettivi generali

Il meccanismo per collegare l’Europa rende possibili la preparazione e la realizzazione di progetti di interesse comune nel quadro della politica in materia di reti transeuropee nei settori dell’energia, dei trasporti e delle telecomunicazioni. In particolare, il meccanismo per collegare l’Europa sostiene la realizzazione di progetti finalizzati allo sviluppo e alla costruzione di nuove infrastrutture o all’ammodernamento di infrastrutture esistenti nei settori dei trasporti, dell’energia e delle telecomunicazioni. A tal fine, il meccanismo per collegare l’Europa persegue i seguenti obiettivi:

- (a) contribuire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva attraverso lo sviluppo di reti transeuropee moderne e ad alta efficienza, assicurando in questo modo benefici per l’intera Unione europea in termini di competitività e di coesione economica, sociale e territoriale nel mercato unico e creando un contesto più propizio per gli investimenti privati e pubblici attraverso una combinazione di strumenti finanziari e sostegno diretto dell’Unione, nonché lo sfruttamento di sinergie tra i diversi settori. Il conseguimento di questo obiettivo si misurerà in base al volume di investimenti pubblici e privati in progetti di interesse comune, e in particolare in base al volume di investimenti pubblici e privati in progetti di interesse comune realizzati attraverso gli strumenti finanziari previsti dal presente regolamento;
- (b) consentire all’Unione di raggiungere i propri obiettivi di riduzione del 20% delle emissioni di gas a effetto serra⁴², miglioramento del 20% dell’efficienza energetica e aumento al 20% della quota delle energie rinnovabili entro il 2020, garantendo al tempo stesso una maggior solidarietà tra gli Stati membri.

⁴¹ GU L 108 del 24.4.2002, pag. 33.

⁴² Se le condizioni lo permettono, fino al 30%.

Articolo 4
Obiettivi settoriali specifici

1. Alla luce degli obiettivi generali di cui all'articolo 3, il meccanismo per collegare l'Europa dovrebbe contribuire al raggiungimento degli obiettivi settoriali seguenti.
 - (a) Nel settore dei trasporti, il meccanismo per collegare l'Europa fornirà sostegno ai progetti di interesse comune che perseguono gli obiettivi indicati di seguito e ulteriormente precisati nell'articolo 4 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T]:
 - i) eliminare le strozzature e realizzare i collegamenti mancanti; il conseguimento di questo obiettivo si misurerà in base al numero di collegamenti transfrontalieri nuovi e migliorati e al numero di strozzature eliminate su direttrici di trasporto che hanno beneficiato del CEF;
 - ii) garantire nel lungo periodo trasporti sostenibili ed efficienti; il conseguimento di questo obiettivo si misurerà in base alla lunghezza della rete ferroviaria convenzionale e ad alta velocità nell'UE-27;
 - iii) ottimizzare l'integrazione e l'interconnessione dei modi di trasporto e accrescere l'interoperabilità dei servizi di trasporto; il conseguimento di questo obiettivo si misurerà in base al numero di porti e aeroporti collegati alla rete ferroviaria.
 - (b) Nel settore dell'energia, il meccanismo per collegare l'Europa fornirà sostegno ai progetti di interesse comune che perseguono gli obiettivi indicati di seguito e ulteriormente precisati nel regolamento (UE) n. XXXX/2012:
 - i) promuovere l'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia e l'interoperabilità transfrontaliera delle reti dell'elettricità e del gas, anche facendo in modo che nessuno Stato membro sia isolato dalla rete europea; il conseguimento di questo obiettivo si misurerà in base al numero di progetti che assicurano in maniera efficace l'interconnessione delle reti degli Stati membri e l'eliminazione delle strozzature interne;
 - ii) migliorare la sicurezza dell'approvvigionamento nell'Unione; il conseguimento di questo obiettivo si misurerà in base all'evoluzione della resilienza del sistema e alla sicurezza di funzionamento dello stesso, nonché al numero di progetti che permettono la diversificazione delle fonti di approvvigionamento, dei fornitori e delle vie di approvvigionamento;
 - iii) contribuire allo sviluppo sostenibile e alla tutela dell'ambiente, in particolare favorendo l'integrazione dell'energia da fonti rinnovabili nella rete di trasmissione e sviluppando le reti dell'anidride carbonica; questo obiettivo si misurerà in base alla trasmissione di energia rinnovabile dai luoghi di produzione ai principali centri di consumo e di stoccaggio, nonché alla quantità di emissioni di CO₂ evitate grazie alla realizzazione dei progetti che hanno beneficiato del CEF.
 - (c) Nel settore delle telecomunicazioni, il meccanismo per collegare l'Europa prevederà azioni a sostegno dei progetti di interesse comune che perseguono gli obiettivi indicati di seguito e ulteriormente precisati nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFSO]:

- i) accelerare l'introduzione di reti a banda larga veloci e ultraveloci e il loro utilizzo, anche da parte delle piccole e medie imprese (PMI); il conseguimento di questo obiettivo si misurerà in base al livello di copertura della banda larga e della banda larga ultraveloce nonché al numero di nuclei familiari collegati a Internet con un abbonamento da più di 100 Mbps;
- ii) promuovere l'interconnessione e l'interoperabilità dei servizi pubblici nazionali online nonché l'accesso a tali reti; tale obiettivo si misurerà in base alla percentuale di cittadini e imprese che utilizzano servizi pubblici online e alla disponibilità transfrontaliera di tali servizi.

Articolo 5 *Bilancio*

1. La dotazione finanziaria per l'attuazione del meccanismo per collegare l'Europa per il periodo 2014-2020 è di 50 000 000 000 EUR⁴³. Tale importo è ripartito nel modo seguente fra i settori di cui all'articolo 3:
 - a) trasporti: 31 694 000 000 EUR, di cui 10 000 000 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione e destinati ad essere spesi in conformità alle disposizioni del presente regolamento negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione;
 - b) energia: 9 121 000 000 EUR;
 - c) telecomunicazioni: 9 185 000 000 EUR.
2. La dotazione finanziaria del meccanismo per collegare l'Europa può coprire spese relative ad attività di preparazione, monitoraggio, controllo, verifica e valutazione necessarie per la gestione del programma e il conseguimento dei suoi obiettivi, in particolare studi, riunioni di esperti (purché in relazione con gli obiettivi generali del presente regolamento), spese legate alle reti informatiche dedicate essenzialmente all'elaborazione e allo scambio di dati, nonché ogni altra spesa per assistenza tecnica e amministrativa sostenuta dalla Commissione per la gestione del programma.

La dotazione finanziaria può anche coprire le spese per assistenza tecnica e amministrativa necessarie per garantire la transizione fra il programma e le misure adottate ai sensi del regolamento (CE) n. 680/2007⁴⁴. Se necessario, per coprire simili spese è ammessa l'iscrizione a bilancio di stanziamenti anche dopo il 2020, al fine di consentire la gestione di azioni non ultimate entro il 31 dicembre 2020.
3. In seguito alla valutazione intermedia a norma dell'articolo 26, paragrafo 1, la Commissione può trasferire stanziamenti tra i settori di ripartizione di cui al paragrafo 1, ad eccezione dei 10 000 000 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione, che sono destinati al finanziamento di progetti nel settore dei trasporti negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione.

⁴³ Tutte le cifre sono espresse a prezzi costanti 2011. Gli importi corrispondenti, espressi in prezzi correnti, sono riportati nella scheda finanziaria legislativa.

⁴⁴ Regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia, GU L 162 del 22.6.2007, pag. 1

CAPO II

FORME DI FINANZIAMENTO E DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Articolo 6

Forme di assistenza finanziaria

1. Il meccanismo per collegare l'Europa è attuato attraverso una o più forme di assistenza finanziaria tra quelle previste dal regolamento (UE) n. XXX/2012 [nuovo regolamento finanziario], in particolare sovvenzioni, appalti e strumenti finanziari.
2. La Commissione può affidare in parte l'attuazione del meccanismo per collegare l'Europa agli organismi di cui all'articolo 55, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [nuovo regolamento finanziario].

Articolo 7

Ammissibilità e condizioni per l'assistenza finanziaria

1. Solo le azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune conformemente ai regolamenti (UE) n. XXX/2012 [orientamenti TEN-T], (UE) n. XXX/2012 [orientamenti TEN-E], (UE) n. XXX/2012 [orientamenti per l'infrastruttura energetica] e XXX/2012 [orientamenti INFOS], nonché le azioni di sostegno al programma, possono essere ammesse a beneficiare di un contributo finanziario dell'UE sotto forma di sovvenzioni, strumenti finanziari e appalti.
2. Nel settore dei trasporti, solo le azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune conformemente al regolamento (UE) n. XXX/2012 [orientamenti TEN-T] e le azioni di sostegno al programma possono essere ammesse a beneficiare di un contributo finanziario dell'Unione sotto forma di appalti e strumenti finanziari ai sensi del presente regolamento. Per quanto riguarda le sovvenzioni, solo le azioni seguenti possono beneficiare di un contributo finanziario dell'Unione ai sensi del presente regolamento:
 - (a) azioni che realizzano la rete centrale conformemente al capo III del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T], ivi compresa l'introduzione di nuove tecnologie e innovazioni ai sensi dell'articolo 39 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T];
 - (b) studi relativi a progetti di interesse comune definiti nell'articolo 8, paragrafo 1, lettere b) e c) del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T];
 - (c) azioni di sostegno a progetti di interesse comune definiti nell'articolo 8, paragrafo 1, lettere a) e d) del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T];
 - (d) azioni di sostegno a sistemi di gestione del traffico ai sensi dell'articolo 37 del regolamento (UE) n. XXX/2012 [orientamenti TEN-T];
 - (e) azioni di sostegno a servizi di trasporto merci ai sensi dell'articolo 38 del regolamento n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T];
 - (f) azioni finalizzate alla riduzione del rumore nel trasporto ferroviario di merci mediante adeguamento di rotabili esistenti;

(g) azioni di sostegno al programma.

Nel settore dei trasporti, le azioni riguardanti una sezione transfrontaliera o una parte di sezione transfrontaliera possono beneficiare di un contributo finanziario dell'Unione se esiste un accordo scritto fra gli Stati membri interessati o fra gli Stati membri e i paesi terzi interessati riguardo al completamento della sezione transfrontaliera. Eccezionalmente, quando un progetto è necessario per il collegamento alla rete di uno Stato membro o di un paese terzo limitrofo ma non attraversa realmente la frontiera, l'accordo scritto di cui sopra non è richiesto.

Il finanziamento mediante sovvenzioni di progetti con significative fonti di ricavi basate sugli utenti è disponibile prevalentemente per finalità legate alla preparazione dei progetti, in particolare per la valutazione di PPP.

3. Nel settore dell'energia, le condizioni specifiche che disciplinano l'ammissibilità delle azioni che realizzano progetti di interesse comune per l'Unione a beneficiare di un contributo finanziario dell'Unione sotto forma di strumenti finanziari e sovvenzioni in virtù del presente regolamento sono stabilite nell'articolo 15 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti per l'infrastruttura energetica].
4. Nel settore delle telecomunicazioni, tutte le azioni che realizzano i progetti interesse comune e le azioni di sostegno al programma che figurano nell'allegato del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFOS] sono ammesse a beneficiare di un contributo finanziario dell'Unione sotto forma di sovvenzioni, appalti e strumenti finanziari a norma del presente regolamento.

CAPO III SOVVENZIONI

Articolo 8

Forme di sovvenzione e costi ammissibili

1. Le sovvenzioni concesse ai sensi del presente regolamento possono assumere le forme previste dall'articolo XXX del regolamento (UE) n. XXX/2012.

I programmi di lavoro stabiliscono le forme di sovvenzione utilizzabili per il finanziamento delle azioni.
2. Le spese possono essere considerate ammissibili a decorrere dalla data di presentazione di una domanda di contributo finanziario. [Le spese per azioni nell'ambito di progetti inclusi nel primo programma pluriennale possono essere considerate ammissibili a decorrere dal 1° gennaio 2014].
3. Solo le spese sostenute negli Stati membri possono essere considerate ammissibili, tranne nel caso in cui il progetto di interesse comune si estenda al territorio di paesi terzi e l'azione sia indispensabile ai fini del conseguimento degli obiettivi del progetto.
4. Il costo delle apparecchiature e infrastrutture può essere considerato interamente ammissibile quando è trattato come spesa in conto capitale dal beneficiario.

5. Le spese legate agli studi ambientali sulla tutela dell'ambiente e sulla conformità all'*acquis* dell'Unione possono essere considerate ammissibili.
6. Le spese relative all'acquisto di terreni non sono un costo ammissibile.
7. L'IVA non è un costo ammissibile.
8. I criteri di ammissibilità dei costi sostenuti dai beneficiari si applicano, *mutatis mutandis*, ai costi sostenuti dagli organismi di attuazione.

Articolo 9
Condizioni per la partecipazione

1. Le proposte possono essere presentate da uno o più Stati membri, organismi internazionali, imprese comuni ovvero imprese od organismi pubblici o privati stabiliti negli Stati membri.
2. A tal fine, le proposte possono essere presentate da entità non aventi personalità giuridica a norma del rispettivo diritto nazionale, purché i loro rappresentanti abbiano la capacità di assumere impegni giuridici in loro nome e offrano garanzie per la tutela degli interessi finanziari dell'Unione equivalenti a quelle offerte dalle persone giuridiche.
3. Le proposte presentate dalle persone fisiche non sono ammissibili.
4. Paesi terzi ed entità stabilite in paesi terzi possono partecipare ad azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune, se ciò è necessario per il conseguimento degli obiettivi di un determinato progetto di interesse comune.

Essi non sono ammessi a ricevere finanziamenti a titolo del presente regolamento, tranne nel caso in cui ciò sia indispensabile per il conseguimento degli obiettivi di un determinato progetto di interesse comune.

Il finanziamento a titolo del presente regolamento può essere associato a finanziamenti concessi in virtù di altri regolamenti dell'Unione quando ciò sia necessario per realizzare in maniera più efficace azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune in paesi terzi ai sensi dei regolamenti (UE) n. XXX/2012 [orientamenti TEN-T], (UE) n. XXX/2012 [orientamenti TEN-E], (UE) n. XXX/2012 [orientamenti per l'infrastruttura energetica] e XXX/2012 [orientamenti INFSO]. In tal caso, la Commissione può decidere, attraverso un atto di esecuzione, una serie unica di regole da applicare per la realizzazione.

5. Ogni proposta di sovvenzione, fatta eccezione per quelle nel settore delle telecomunicazioni e nel settore dei trasporti per la gestione del traffico aereo, è accompagnata dal benessere degli Stati membri interessati dall'azione.
6. I programmi di lavoro pluriennali e annuali possono stabilire regole specifiche sulla presentazione delle proposte.

Articolo 10
Tassi di finanziamento

1. Tranne nei casi di cui all'articolo XXX del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [nuovo regolamento finanziario], le proposte sono selezionate mediante inviti a presentare proposte sulla base dei programmi di lavoro di cui all'articolo 17.

2. Nel settore dei trasporti:
- (a) per le sovvenzioni destinate a studi, l'importo del contributo finanziario dell'Unione non supera il 50% dei costi ammissibili;
 - (b) per le sovvenzioni destinate a lavori:
 - i) ferrovie e vie navigabili interne: l'importo del contributo finanziario dell'Unione non supera il 20% del costo ammissibile; il tasso di finanziamento può salire al 30% per le azioni riguardanti l'eliminazione di strozzature e al 40% per le azioni riguardanti sezioni transfrontaliere;
 - ii) collegamenti di trasporto interni con porti e aeroporti, azioni finalizzate alla riduzione del rumore nel trasporto ferroviario di merci mediante adeguamento dei rotabili esistenti, nonché sviluppo di porti e piattaforme multimodali: l'importo del contributo finanziario dell'Unione non supera il 20% del costo ammissibile;
 - (c) per le sovvenzioni destinate a sistemi e servizi di gestione del traffico:
 - i) sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS): l'importo del contributo finanziario dell'Unione non supera il 50% del costo ammissibile;
 - ii) sistemi di gestione del traffico, servizi di trasporto merci, parcheggi sicuri nella rete stradale essenziale, nonché azioni di sostegno allo sviluppo delle autostrade del mare: l'importo del contributo finanziario dell'Unione non supera il 20% del costo ammissibile.
3. Nel settore dell'energia:
- (a) l'importo del contributo finanziario dell'Unione non supera il 50% del costo ammissibile degli studi e/o lavori;
 - (b) i tassi di cofinanziamento possono salire fino a un massimo dell'80% per le azioni che sulla base delle prove di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti per l'infrastruttura energetica] garantiscono un grado elevato di sicurezza dell'approvvigionamento a livello regionale o di Unione, ovvero rafforzano la solidarietà dell'Unione o comprendono soluzioni molto innovative.
4. Nel settore delle telecomunicazioni:
- (a) azioni nel settore delle reti a banda larga: l'importo del contributo finanziario dell'Unione non supera il 50% del costo ammissibile;
 - (b) azioni nel settore dei servizi generici: l'importo del contributo finanziario dell'Unione non supera il 75% dei costi ammissibili;
 - (c) le piattaforme per servizi essenziali normalmente sono finanziate attraverso appalti; solo in casi eccezionali, possono essere finanziate per mezzo di una sovvenzione che copra fino al 100% dei costi ammissibili, fatto salvo il principio di cofinanziamento;

- (d) azioni di sostegno al programma, compresi gemellaggi, realizzazione di una cartografia delle infrastrutture e assistenza tecnica: l'importo del contributo finanziario dell'Unione non supera il 75% dei costi ammissibili.
5. I tassi di cofinanziamento sopra indicati possono essere maggiorati fino a 10 punti percentuali per le azioni che presentano sinergie intersettoriali, realizzano obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici, migliorano l'adattabilità ai cambiamenti climatici o riducono le emissioni di gas a effetto serra. Tale maggiorazione non si applica ai tassi di cofinanziamento di cui all'articolo 11.
6. L'importo del contributo finanziario concesso alle azioni selezionate sarà modulato sulla base di un'analisi costi-benefici di ciascun progetto, della disponibilità di risorse di bilancio e della necessità di massimizzare l'effetto moltiplicatore dei finanziamenti dell'Unione europea.

Articolo 11

Inviti specifici per fondi trasferiti dal Fondo di coesione nel settore dei trasporti

1. Per quanto riguarda i 10 000 000 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione [articolo XXX del regolamento n. XXX], da spendere in Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, sono pubblicati inviti specifici per progetti riguardanti la realizzazione della rete centrale esclusivamente in Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione.
2. Questi inviti specifici sono soggetti alle disposizioni previste dal presente regolamento per il settore dei trasporti. Nella realizzazione di tali inviti, è data la massima priorità a progetti che rispettano le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione.
3. In deroga all'articolo 10 e limitatamente ai 10 000 000 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione [articolo XX del regolamento n. XXX] da spendere negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, i tassi massimi di finanziamento sono quelli applicabili al Fondo di coesione, indicati nell'articolo 22 e nell'articolo 110, paragrafo 3 del regolamento (UE) n. XXX2012 [regolamento recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca contemplati dal quadro strategico comune e recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo rurale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006]⁴⁵ per le azioni seguenti:
- (a) sovvenzioni destinate a studi;
 - (b) sovvenzioni destinate a lavori:
 - i) ferrovie e vie navigabili interne;
 - ii) azioni di sostegno alle sezioni stradali transfrontaliere;
 - iii) collegamenti di trasporto interno con porti e aeroporti, sviluppo di piattaforme multimodali e di porti;

⁴⁵ COM(2011) 615 def.

- (c) sovvenzioni destinate a sistemi e servizi di gestione del traffico:
 - i) sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS);
 - ii) sistemi di gestione del traffico.

Articolo 12

Annullamento, riduzione, sospensione e soppressione della sovvenzione

1. La Commissione annulla, tranne nei casi debitamente giustificati, il contributo finanziario concesso per azioni la cui realizzazione non sia iniziata entro l'anno successivo alla data di inizio dell'azione stabilita nelle condizioni che disciplinano l'assegnazione del contributo.
2. La Commissione può sospendere, ridurre, recuperare o sopprimere il contributo finanziario secondo le condizioni indicate nel regolamento finanziario (UE) n. XXX/2012 [nuovo regolamento finanziario] in particolare:
 - (a) in caso di irregolarità commesse nella realizzazione dell'azione rispetto alle disposizioni del diritto dell'Unione;
 - (b) in caso di inosservanza delle condizioni che disciplinano l'assegnazione della sovvenzione, in particolare se una modifica importante che influisce sulla natura di un progetto o azione è stata apportata senza l'approvazione della Commissione;
 - (c) in seguito a una valutazione dell'avanzamento del progetto, in particolare in caso di ritardi significativi nella realizzazione dell'azione.
3. La Commissione può chiedere il rimborso del contributo finanziario concesso se, entro due anni dalla data di ultimazione stabilita nelle condizioni di assegnazione del contributo, la realizzazione dell'azione che ne beneficia non è stata terminata.
4. Prima di prendere una decisione di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, la Commissione esamina il caso di specie e informa i beneficiari interessati affinché possano presentare le loro osservazioni entro un determinato termine.

CAPO IV APPALTI PUBBLICI

Articolo 13

Aggiudicazione degli appalti pubblici

1. Le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici eseguite dalla Commissione europea o da uno degli organismi di cui all'articolo 6, paragrafo 2, per proprio conto o congiuntamente con gli Stati membri:
 - (a) possono prevedere condizioni specifiche quali il luogo di esecuzione delle attività oggetto dell'appalto, se tali condizioni sono debitamente giustificate dagli obiettivi delle azioni e a patto che non violino i principi di aggiudicazione degli appalti pubblici;

- (b) possono autorizzare l'aggiudicazione di contratti multipli nell'ambito della stessa procedura ("*multiple sourcing*").
2. In casi debitamente giustificati e se l'attuazione delle azioni lo richiede, il paragrafo 1 può applicarsi anche alle procedure di aggiudicazione degli appalti eseguite dai beneficiari delle sovvenzioni.

CAPO V

STRUMENTI FINANZIARI

Articolo 14 *Tipo di strumenti finanziari*

1. Gli strumenti finanziari istituiti in conformità al titolo VIII del regolamento (CE) n. XXXX/2012 [nuovo regolamento finanziario 2012] possono essere utilizzati per favorire l'accesso ai finanziamenti da parte di entità che realizzano azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune definiti nei regolamenti (UE) n. XXXX/2012, (UE) n. XXX/2012 e (UE) n. XXX/2012 e al conseguimento dei relativi obiettivi. Gli strumenti finanziari si basano su valutazioni *ex ante* delle imperfezioni di mercato o situazioni di investimento subottimali e delle necessità di investimento.
2. Gli strumenti finanziari istituiti ai sensi del regolamento (CE) n. 680/2007 possono confluire, se del caso, in quelli creati ai sensi del meccanismo per collegare l'Europa.
3. Possono essere utilizzati i seguenti strumenti finanziari:
 - a) strumenti rappresentativi di capitale, quali fondi di investimento aventi l'obiettivo di mettere a disposizione capitale di rischio per azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune;
 - b) prestiti e/o garanzie la cui concessione venga facilitata dall'uso di strumenti di condivisione del rischio, tra cui meccanismi di *credit enhancement* a favore di obbligazioni per il finanziamento di progetti, emessi da un'istituzione finanziaria avvalendosi di risorse proprie con un contributo UE per l'accantonamento e/o l'allocazione dei capitali;
 - c) qualsiasi altro strumento finanziario.

Articolo 15

Condizioni per la concessione di un contributo finanziario attraverso gli strumenti finanziari

1. Le azioni a cui è concesso un contributo per mezzo di strumenti finanziari sono selezionate secondo l'ordine cronologico (principio "primo arrivato, primo servito") e perseguono una diversificazione settoriale ai sensi degli articoli 3 e 4 e una graduale diversificazione geografica tra gli Stati membri.
2. L'Unione, qualsiasi Stato membro e altri investitori possono integrare con un proprio contributo il sostegno fornito attraverso gli strumenti finanziari, purché la Commissione approvi le eventuali variazioni dei criteri di ammissibilità delle azioni e/o la strategia di investimento dello strumento che dovesse eventualmente rendersi necessaria alla luce del contributo aggiuntivo.

3. Gli strumenti finanziari si prefiggono di preservare il valore delle risorse messe a disposizione dal bilancio dell'Unione. Essi possono generare rendimenti accettabili per soddisfare gli obiettivi di altri partner o investitori.
4. Gli strumenti finanziari possono essere utilizzati in combinazione con sovvenzioni finanziate dal bilancio dell'Unione, anche a titolo del presente regolamento.
5. I programmi di lavoro possono stabilire ulteriori condizioni in funzione delle specifiche necessità dei settori.
6. Ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 2 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [nuovo regolamento finanziario], i ricavi e i rimborsi generati da uno specifico strumento finanziario sono assegnati al medesimo strumento finanziario. Per gli strumenti finanziari già istituiti nel quadro finanziario pluriennale per il periodo 2007-2013, i ricavi e i rimborsi generati da operazioni avviate in tale periodo sono assegnati allo strumento finanziario nel periodo 2014-2020.

Articolo 16
Azioni in paesi terzi

Le azioni in paesi terzi possono beneficiare del sostegno erogato per mezzo di strumenti finanziari se tale sostegno è necessario per la realizzazione di un progetto di interesse comune.

CAPO VI

PROGRAMMAZIONE, ATTUAZIONE E CONTROLLO

Articolo 17
Programmi di lavoro pluriennali e/o annuali

1. La Commissione adotta programmi di lavoro pluriennali e annuali per ogni settore. La Commissione può anche adottare programmi di lavoro pluriennali e annuali che abbracciano più settori. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2.
2. Il programma di lavoro pluriennale è riesaminato almeno a metà periodo. Se necessario, la Commissione rivede il programma di lavoro pluriennale per mezzo di atti di esecuzione, adottati conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2.
3. Nel settore dei trasporti, è adottato un programma di lavoro pluriennale per i progetti di interesse comune il cui elenco figura nella parte I dell'allegato del presente regolamento.

L'importo della dotazione finanziaria è compreso tra l'80% e l'85% delle risorse di bilancio di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a).
4. Nei settori dell'energia e delle telecomunicazioni, i programmi di lavoro pluriennali definiscono orientamenti strategici per i progetti di interesse comune e possono includere specifici progetti di interesse comune.
5. Nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, per i progetti di interesse comune non inclusi nel programma pluriennale sono adottati programmi di lavoro annuali settoriali.

6. Nella definizione dei programmi di lavoro pluriennali e dei programmi di lavoro annuali settoriali, la Commissione, agendo in conformità alla procedura di cui al paragrafo 1, fissa i criteri di selezione e aggiudicazione coerentemente con gli obiettivi e le priorità stabiliti:
- a) per i trasporti, nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T];
 - b) per l'energia, nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti per l'infrastruttura energetica transeuropea];
 - c) per le telecomunicazioni, nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFSO].
7. I programmi di lavoro sono coordinati al fine di sfruttare le sinergie fra trasporti, energia e telecomunicazioni, in particolare in aree quali le reti energetiche intelligenti, la mobilità elettrica, i sistemi di trasporto intelligenti e sostenibili o i diritti di passaggio comuni. Possono esser adottati inviti a presentare proposte multisettoriali.

*Articolo 18
Rate annuali*

Gli impegni di bilancio possono essere frazionati in rate annuali. In tal caso, ogni anno la Commissione impegna le rate annuali tenendo conto dell'avanzamento delle azioni che beneficiano di un contributo finanziario, delle esigenze stimate e delle disponibilità di bilancio.

Il calendario indicativo degli impegni per le diverse rate annuali è comunicato ai beneficiari delle sovvenzioni e, se del caso per gli strumenti finanziari, alle istituzioni finanziarie interessate.

*Articolo 19
Riporto degli stanziamenti annuali*

Gli stanziamenti non utilizzati entro la fine dell'esercizio per il quale sono stati iscritti sono riportati automaticamente al solo esercizio successivo.

*[Articolo 20
Atti delegati*

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 25 in relazione all'aggiunta o alla modificazione degli elenchi riportati nell'allegato.]

*Articolo 21
Responsabilità dei beneficiari e degli Stati membri*

Nella loro sfera di responsabilità e fatti salvi gli obblighi incombenti ai beneficiari in forza delle condizioni che disciplinano le sovvenzioni, i beneficiari e gli Stati membri si adoperano per realizzare i progetti di interesse comune che beneficiano del contributo finanziario dell'Unione ai sensi del presente regolamento.

Per i progetti nei settori dei trasporti e dell'energia, gli Stati membri eseguono un monitoraggio tecnico e un controllo finanziario delle azioni in stretta collaborazione con la Commissione e certificano che le spese sono state effettivamente sostenute e sono conformi ai progetti o a parti di progetti. Gli Stati membri possono chiedere la partecipazione della Commissione durante i controlli in loco.

Nel settore delle telecomunicazioni, in particolare, le autorità nazionali di regolamentazione si adoperano per garantire la necessaria certezza del diritto e condizioni di investimento che favoriscano la realizzazione dei progetti ammessi a beneficiare di un contributo finanziario dell'Unione ai sensi del presente regolamento.

Gli Stati membri tengono costantemente informata la Commissione circa i progressi compiuti nella realizzazione di progetti di interesse comune e gli investimenti effettuati a tal fine, compreso l'importo del sostegno utilizzato per gli obiettivi legati ai cambiamenti climatici. A questo scopo essi utilizzano, se opportuno, sistemi informativi interattivi, sia geografici che tecnici, che nel caso delle reti transeuropee di trasporto sono costituiti da TENtec.

Articolo 22 *Conformità alle politiche e al diritto dell'Unione*

Soltanto le azioni conformi al diritto dell'Unione e coerenti con le politiche pertinenti dell'Unione sono finanziate ai sensi del presente regolamento.

Articolo 23 *Tutela degli interessi finanziari dell'Unione*

1. In sede di attuazione delle azioni finanziate in virtù del presente regolamento, la Commissione adotta misure atte ad assicurare la tutela degli interessi finanziari dell'Unione mediante l'applicazione di misure di prevenzione contro le frodi, la corruzione e qualsiasi altra attività illecita, attraverso controlli effettivi e, nel caso in cui siano riscontrate irregolarità, il recupero delle somme indebitamente corrisposte nonché, se del caso, mediante l'applicazione di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive.
2. La Commissione o i suoi rappresentanti e la Corte dei Conti hanno il potere di controllare, in base a documenti e sul posto, tutti i beneficiari delle sovvenzioni, gli organismi di attuazione, i contraenti e i subcontraenti che hanno beneficiato di fondi dell'Unione.
3. L'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) è autorizzato a effettuare controlli e verifiche sul posto presso gli operatori economici direttamente o indirettamente interessati da tali finanziamenti conformemente alle procedure stabilite nel regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96, dell'11 novembre 1996, relativo ai controlli e alle verifiche sul posto effettuati dalla Commissione ai fini della tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee contro le frodi e altre irregolarità⁴⁶ al fine di accertare l'esistenza di frode, corruzione o qualsiasi altra attività illegale tale da ledere gli interessi finanziari dell'Unione in riferimento a una convenzione o decisione di sovvenzione o a un contratto riguardante il finanziamento dell'Unione.
4. Fatti salvi i paragrafi precedenti, gli accordi di cooperazione con paesi terzi e organismi internazionali, le convenzioni e decisioni di sovvenzione e i contratti che hanno origine

⁴⁶ GU L 292 del 15.11.1996, pag. 2.

dall'applicazione del presente regolamento autorizzano espressamente la Commissione, la Corte dei Conti e l'OLAF ad effettuare tali accertamenti, verifiche sul posto e controlli.

TITOLO II

DISPOSIZIONI GENERALI E FINALI

Articolo 24 *Comitati*

1. La Commissione è assistita da un comitato di coordinamento del meccanismo. Tale comitato è da intendere ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Il comitato assicura un'analisi orizzontale dei programmi di lavoro di cui all'articolo 18 per garantire la coerenza nonché l'individuazione e lo sfruttamento di sinergie tra i settori.

Articolo 25 *Esercizio della delega*

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 20 è conferito alla Commissione per un periodo di tempo illimitato dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
3. La delega dei poteri di cui all'articolo 20 può essere revocata in qualunque momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. La decisione di revoca non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. Un atto delegato adottato in forza dell'articolo 20 entra in vigore solo se non sono state sollevate obiezioni da parte del Parlamento europeo o del Consiglio entro un periodo di due mesi a partire dalla data di notifica dell'atto stesso al Parlamento europeo e al Consiglio o se, prima della scadenza di tale periodo, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale periodo può essere prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 26 *Valutazione*

1. Non oltre la metà del 2018, la Commissione stila una relazione in cui valuta il conseguimento degli obiettivi di tutte le misure (considerando risultati e impatto),

l'efficienza dell'uso delle risorse e il valore aggiunto europeo, in vista della decisione da prendere circa il rinnovo, la modificazione o la sospensione delle misure. La valutazione riguarda anche le possibilità di semplificazione, la coerenza interna ed esterna, il sussistere della rilevanza di tutti gli obiettivi nonché il contributo delle misure alle priorità dell'Unione in termini di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva; essa tiene conto dei risultati emersi dalla valutazione dell'impatto a lungo termine delle misure precedenti.

2. La Commissione, in stretta collaborazione con gli Stati membri e i beneficiari, effettua una valutazione *ex post* circa l'efficacia ed efficienza del meccanismo per collegare l'Europa, il suo impatto sulla coesione economica, sociale e territoriale, il contributo alle priorità dell'Unione in termini di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva nonché la scala e i risultati del sostegno utilizzato per gli obiettivi in materia di cambiamenti climatici. La valutazione *ex post* è utilizzata ai fini della decisione sul possibile rinnovo, sulla modificazione o sulla sospensione di una misura successiva.
3. Le valutazioni tengono conto dei progressi compiuti rispetto agli indicatori di efficienza di cui agli articoli 3 e 4.
4. La Commissione comunica le conclusioni di tali valutazioni al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni.
5. La Commissione e gli Stati membri, assistiti dagli altri eventuali beneficiari, possono procedere a una valutazione delle modalità di realizzazione dei progetti nonché dell'impatto della loro attuazione, al fine di stabilire se gli obiettivi previsti, compresi quelli in materia di tutela dell'ambiente, siano stati raggiunti.
6. La Commissione può chiedere a uno Stato membro beneficiario interessato da un progetto di interesse comune di presentare una valutazione specifica delle azioni e dei progetti collegati finanziati in virtù del presente regolamento oppure, eventualmente, di fornirle le informazioni e l'assistenza necessarie per procedere alla valutazione di tali progetti.

Articolo 27

Informazione, comunicazione e pubblicità

1. I beneficiari ed eventualmente gli Stati membri interessati curano che sia data adeguata pubblicità ai contributi concessi a norma del presente regolamento per far conoscere all'opinione pubblica il ruolo svolto dall'Unione nella realizzazione dei progetti.
2. La Commissione realizza azioni di informazione e comunicazione riguardo ai progetti e ai risultati del meccanismo per collegare l'Europa. Inoltre, la dotazione di bilancio assegnata alla comunicazione in virtù del presente regolamento comprende anche la comunicazione sulle priorità politiche dell'Unione⁴⁷.

Articolo 28

Disposizioni transitorie

Il presente regolamento non pregiudica il proseguimento o la modificazione, compresa la soppressione totale o parziale, dei progetti interessati, fino alla loro conclusione, o di un contributo

⁴⁷ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni "Un bilancio per la strategia Europa 2020 - Parte II: schede tematiche", COM(2011) 500 def., 29.6.2011, pag. 7.

finanziario concesso dalla Commissione in base al regolamento (CE) n. 2236/95 e al regolamento (CE) n. 680/2007 o a qualsiasi altro atto normativo applicabile a tale contributo al 31 dicembre 2013, che continuano pertanto ad applicarsi alle azioni interessate fino alla loro chiusura.

Articolo 29
Abrogazione

Fatte salve le disposizioni di cui all'articolo 28 del presente regolamento, il regolamento (CE) n. 680/2007 è abrogato a decorrere dal 1° gennaio 2014.

Articolo 30
Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2014.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il [...]

Per il Parlamento Europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO

PARTE I: ELENCO DI PROGETTI INDIVIDUATI IN VIA PRELIMINARE PER LA RETE CENTRALE NEL SETTORE DEI TRASPORTI

a) Priorità orizzontali

Gestione e servizi innovativi	<i>Cielo unico europeo – SESAR</i>
Gestione e servizi innovativi	<i>Sistemi di gestione del traffico stradale, ferroviario e su vie navigabili interne (STI, ERTMS e RIS)</i>
Gestione e servizi innovativi	<i>Rete centrale di porti e aeroporti</i>

Corridoi della rete centrale

1. Corridoio Baltico – Adriatico

Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas – Varsavia – Katowice
Gdynia – Katowice
Katowice – Ostrava – Brno – Vienna
Katowice – Žilina – Bratislava – Vienna
Vienna – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Venezia – Bologna – Ravenna

Sezioni individuate in via preliminare	Modo	Descrizione/date
Helsinki - Tallinn	Porti, autostrade del mare	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali e delle loro interconnessioni, autostrade del mare (compresa capacità rompighiaccio)
Tallinn - Riga - Kaunas - Varsavia	Ferrovia	Studi (dettagliati) per la nuova linea interamente interoperabile con scartamento UIC; avvio dei lavori per la nuova linea entro il 2020; interconnessioni ferrovia – aeroporti/porti
Gdynia - Katowice	Ferrovia	Adeguamento
Gdynia, Danzica	Porti	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali
Varsavia - Katowice	Ferrovia	Adeguamento
Katowice - Ostrava - Brno - Vienna e Katowice - Žilina - Bratislava - Vienna	Ferrovia	Adeguamento, in particolare delle sezioni transfrontaliere PL-CZ, PL-SK e SK-AT; (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali
Vienna - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Ferrovia	Adeguamento e lavori in corso; (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali
Trieste, Venezia, Ravenna	Porti	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle

		piattaforme multimodali
--	--	-------------------------

2. Varsavia – Berlino – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands

Frontiera BY – Varsavia – Poznań – Francoforte sull’Oder – Berlino – Hannover – Osnabrück – Enschede – Utrecht – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Birmingham/Manchester – Liverpool

Sezioni individuate in via preliminare	Modo	Descrizione/date
Frontiera BY - Varsavia - Poznań - frontiera DE	Ferrovia	Adeguamento della linea esistente, studi per linea ferroviaria ad alta velocità
Frontiera PL - Berlino - Hannover - Amsterdam/Rotterdam	Ferrovia	Adeguamento di diverse sezioni (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlino)
Canali della Germania occidentale, Mittellandkanal, Hannover – Magdeburgo – Berlino	Vie navigabili interne	Adeguamento
Chiuse di Amsterdam	Vie navigabili interne	Studi in corso
Felixstowe – Midlands	Ferrovia, porto, piattaforme multimodali	Interconnessioni porto e piattaforme multimodali

3. Corridoio Mediterraneo

Algeciras – Madrid – Tarragona
Siviglia – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcellona – Perpignan – Lione – Torino – Milano – Venezia – Lubiana – Budapest – frontiera UA

Sezioni individuate in via preliminare	Modo	Descrizione/date
Algeciras - Madrid	Ferrovia	Studi in corso, lavori da avviare entro il 2015 e ultimare entro il 2020
Siviglia - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Ferrovia	Studi e lavori
Valencia - Tarragona - Barcellona	Ferrovia	Costruzione tra il 2014 e il 2020
Barcellona	Porto	Interconnessioni ferroviarie con porto e aeroporto
Barcellona - Perpignan	Ferrovia	Sezione transfrontaliera, lavori in corso, completamento della nuova linea entro il 2015, adeguamento della linea

		esistente
Perpignan - Montpellier	Ferrovia	Snodo Nîmes - Montpellier da rendere operativo nel 2017, snodo Montpellier - Perpignan entro il 2020
Lione - Torino	Ferrovia	Sezione transfrontaliera, lavori sulla galleria di base da avviare entro il 2020; studi sulle vie di accesso
Milano - Brescia	Ferrovia	Parziale adeguamento, linea ad alta velocità parzialmente nuova
Brescia - Venezia - Trieste	Ferrovia	Lavori da avviare entro il 2014 in diversi punti
Milano - Mantova - Venezia - Trieste	Vie navigabili interne	Studi, adeguamento, lavori
Trieste - Divača	Ferrovia	Studi e parziale adeguamento in corso; sezione transfrontaliera da realizzare con termine oltre il 2020
Capodistria - Divača - Lubiana - Maribor	Ferrovia	Studi e adeguamento/linea parzialmente nuova
Nodo di Lubiana	Ferrovia	Nodo ferroviario di Lubiana, compresa piattaforma multimodale; interconnessione ferrovia-aeroporto
Maribor - Zalačev	Ferrovia	Sezione transfrontaliera: studi, inizio dei lavori entro il 2020
Boba - Szekesferhervar	Ferrovia	Adeguamento
Budapest – Miskolc - frontiera UA	Ferrovia	Adeguamento

4. Amburgo – Rostock – Burgas/frontiera TR – Pireo – Nicosia

Amburgo / Rostock – Berlino – Praga – Brno – Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Sofia
 Sofia – Burgas/frontiera TR
 Sofia – Salonico – Pireo – Limassol – Nicosia

Sezioni individuate in via preliminare	Modo	Descrizione/date
Dresda – Praga	Ferrovia	Studi per linea ferroviaria ad alta velocità
Praga	Ferrovia	Adeguamento, bypass merci; collegamento ferroviario aeroporto
Amburgo - Dresda - Praga - Pardubice	Vie navigabili interne	Adeguamento Elba
Chiuse di Děčín	Vie navigabili	Studi

	interne	
Breclav - Bratislava	Ferrovia	Sezione transfrontaliera, adeguamento
Bratislava - Hegyeshalom	Ferrovia	Sezione transfrontaliera, adeguamento
Budapest - Arad - Timișoara - Calafat	Ferrovia	Adeguamento quasi ultimato in HU, ancora in corso in RO
Vidin - Sofia - Burgas/frontiera TR Sofia - Salonicco - Atene/Pireo	Ferrovia	Studi e lavori Vidin – Sofia – Salonicco; adeguamento Sofia – Burgas/frontiera TR
Atene/Pireo - Limassol	Autostrade del mare	Capacità portuale e collegamenti con l'hinterland
Limassol - Nicosia	Porti, piattaforme multimodali	Adeguamento dell'interconnessione modale

5. Helsinki – La Valletta

Helsinki – Turku – Stoccolma – Malmö – Copenaghen – Fehmarn – Amburgo – Hannover
Brema – Hannover – Norimberga – Monaco – Brennero – Verona – Bologna – Roma – Napoli – Bari
Napoli – Palermo – La Valletta

Sezioni individuate in via preliminare	Modo	Descrizione/date
Kotka/Hamina - Helsinki	Porti, ferrovia	Collegamento tra porto e hinterland, adeguamento ferrovia
Helsinki	Ferrovia	Collegamento aeroporto-ferrovia
Frontiera RU - Helsinki	Ferrovia	Lavori in corso
Turku - Stoccolma	Porti, autostrade del mare	Collegamento tra porto e hinterland, capacità rompighiaccio
Stoccolma - Malmö (Triangolo nordico)	Ferrovia	Lavori in corso su sezioni specifiche
Fehmarn	Ferrovia	Studi in corso, lavori di costruzione collegamento fisso cintura di Fehmarn tra il 2014 e il 2020
Copenaghen - Amburgo via Fehmarn: vie di accesso	Ferrovia	Vie di accesso in DK da ultimare entro il 2020, vie di accesso in DE da realizzare in due fasi (2020 - 2027)
Amburgo/Brema - Hannover	Ferrovia	Lavori da iniziare nel 2020
Monaco - Wörgl	Ferrovia	Accesso alla galleria di base del Brennero e sezione transfrontaliera: studi

Galleria di base del Brennero	Ferrovie	Studi e lavori
Fortezza - Verona	Ferrovie	Studi e lavori
Napoli - Bari	Ferrovie	Studi e lavori
Napoli - Reggio Calabria	Ferrovie	Adeguamento
Messina - Palermo	Ferrovie	Adeguamento (sezioni rimanenti)
Palermo - La Valletta	Porti, autostrade del mare	Collegamenti tra porto e hinterland
La Valletta - Marsa Scirocco	Porto, aeroporto	Sistemi di gestione del traffico da introdurre, adeguamento dell'interconnessione modale

6. Genova – Rotterdam

Genova – Milano/Novara – Sempione/Lötschberg/Gottardo – Basilea – Mannheim – Colonia
 Colonia – Düsseldorf – Rotterdam/Amsterdam
 Colonia – Liegi – Bruxelles – Zeebrugge

Sezioni individuate in via preliminare	Modo	Descrizione/date
Genova - Milano/Novara - frontiera CH	Ferrovie	Studi; inizio dei lavori entro il 2020
Basilea - Rotterdam/Amsterdam/Anversa	Vie navigabili interne	Adeguamento
Karlsruhe - Basilea	Ferrovie	Lavori da ultimare entro la fine del 2020
Francoforte - Mannheim	Ferrovie	Studi in corso
Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Ferrovie	Lavori da ultimare entro il 2017
Zeebrugge	Porto	Chiuse: studi in corso

7. Lisbona - Strasburgo

Sines / Lisbona – Madrid – Valladolid
 Lisbona – Aveiro – Porto
 Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bordeaux – Parigi – Mannheim/Strasburgo

Sezioni individuate in via preliminare	Modo	Descrizione/date
Linea ferroviaria ad alta velocità	Ferrovie,	Studi e lavori in corso, adeguamento

Sines/Lisbona – Madrid	porti	dell'interconnessione modale dei porti di Sines/Lisbona
Linea ferroviaria ad alta velocità Porto - Lisbona	Ferrovia	Studi in corso
Collegamento ferroviario Aveiro - ES	Ferrovia	Sezione transfrontaliera: lavori in corso
Collegamento ferroviario Bergara - San Sebastián - Bayonne	Ferrovia	Fine dei lavori prevista entro il 2016 in ES, entro il 2020 in FR
Bayonne - Bordeaux	Ferrovia	Consultazione pubblica in corso
Tours - Bordeaux	Ferrovia	Lavori in corso
Parigi	Ferrovia	Bypass meridionale ad alta velocità
Baudrecourt - Mannheim	Ferrovia	Adeguamento
Baudrecourt - Strasburgo	Ferrovia	Lavori in corso, da ultimare entro il 2016

8. Dublino – Londra – Parigi – Bruxelles

Belfast – Dublino – Holyhead – Birmingham
 Glasgow/Edimburgo – Birmingham
 Birmingham – Londra – Lille – Bruxelles
 Dublino/Cork/Southampton – Le Havre – Parigi
 Londra – Dover – Calais – Parigi

Sezioni individuate in via preliminare	Modo	Descrizione/date
Dublino - Belfast	Ferrovia	Adeguamento, interconnessioni Dublino (DART)
Glasgow - Edimburgo	Ferrovia	Adeguamento
Alta velocità 2	Ferrovia	Studi
Swansea - Cardiff - Bristol - Londra	Ferrovia	Adeguamento
Dublino, Cork, Southampton, Le Havre	Porti	Collegamenti con l'hinterland
Le Havre - Parigi	Vie navigabili interne	Adeguamento
Le Havre - Parigi	Ferrovia	Studi
Calais - Parigi	Ferrovia	Studi preliminari

9. Amsterdam – Basilea/Lione – Marsiglia

Amsterdam – Rotterdam – Anversa – Bruxelles – Lussemburgo
 Lussemburgo – Digione – Lione
 Lussemburgo – Strasburgo – Basilea

Sezioni individuate in via preliminare	Modo	Descrizione/date
Mosa	Vie navigabili interne	Adeguamento
Albertkanaal	Vie navigabili interne	Adeguamento
Terneuzen	Marittimo	Chiuse: studi in corso
Terneuzen - Gand	Vie navigabili interne	Studi, adeguamento
Anversa	Marittimo, porto	Chiuse: studi in corso; porto: collegamenti con l'hinterland
Canale Senna - Schelda	Vie navigabili interne	Progetto completato, procedura di dialogo competitivo avviata, completamento generale previsto entro il 2018
Adeguamento delle vie navigabili in Vallonia	Vie navigabili interne	Studi, adeguamento
Bruxelles - Lussemburgo - Strasburgo	Ferrovia	Lavori in corso
Strasburgo - Mulhouse - Basilea	Ferrovia	Adeguamento
Collegamenti ferroviari Lussemburgo - Digione - Lione (TGV Reno – Rodano)	Ferrovia	Studi e lavori
Lione	Ferrovia	Bypass orientale: studi e lavori
Canale Saona - Mosella/Reno	Vie navigabili interne	Studi preliminari in corso
Rodano	Vie navigabili interne	Adeguamento

10. Corridoio Strasburgo – Danubio

Strasburgo – Stoccarda – Monaco – Wels/Linz
Strasburgo – Mannheim – Francoforte – Würzburg – Norimberga – Ratisbona – Passau – Wels/Linz
Wels/Linz – Vienna – Budapest – Arad – Braşov – Bucarest – Costanza – Sulina

Sezioni individuate in via preliminare	Modo	Descrizione/date
Collegamento ferroviario Strasburgo - Kehl Appenweier	Ferrovia	Lavori interconnessione Appenweier
Karlsruhe - Stoccarda - Monaco	Ferrovia	Studi e lavori in corso
Monaco - Mühldorf - Freilassing - Salisburgo	Ferrovia	Studi e lavori in corso
Salisburgo - Wels	Ferrovia	Studi
Norimberga - Ratisbona - Passau - Wels	Ferrovia	Studi; lavori parzialmente in corso
Collegamento ferroviario Wels - Vienna	Ferrovia	Fine dei lavori prevista entro il 2017
Vienna - Budapest	Ferrovia	Studi sull'alta velocità in HU
Arad - Braşov - Bucarest - Costanza	Ferrovia	Adeguamento di sezioni specifiche; studi sull'alta velocità
Meno – Canale Meno-Donau – Danubio	Vie navigabili interne	Studi e lavori su diverse sezioni e strozzature; porti sulle vie navigabili interne: collegamenti con l'hinterland
Costanza	Porto	Collegamenti con l'hinterland

b) Altre sezioni della rete centrale

Sofia – frontiera ex Repubblica jugoslava di Macedonia	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi in corso
Sofia – frontiera Serbia	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi in corso
Timișoara – frontiera Serbia	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi in corso
Monaco – Praga	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi
Norimberga – Praga	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi
Breslavia – Dresda	Transfrontaliera	Ferrovia	Adeguamento
Breslavia – Praga	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi
Graz – Maribor – Pragersko	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi
Corridoio di Botnia: Lulea – Oulu	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi e lavori
Nord-ovest Spagna e Portogallo	Strozzatura	Ferrovia	Lavori in corso
Francoforte – Fulda – Erfurt – Berlin	Strozzatura	Ferrovia	Studi
Halle – Lipsia – Norimberga	Strozzatura	Ferrovia	Lavori in corso, da ultimare entro il 2017
Linea ferroviaria Egnatia	Strozzatura	Ferrovia	Studi in corso
Vie navigabili interne Dunkerque – Lille	Strozzatura	Vie navigabili interne	Studi in corso
Linea ad alta velocità parallela Parigi-Lione	Strozzatura	Ferrovia	Studi preliminari in corso
Sundsvall – Umea – Lulea	Strozzatura	Ferrovia	Studi e lavori
Malmö - Göteborg	Altro, rete centrale	Ferrovia	Lavori
Botnia – Kiruna – frontiera NO	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi e lavori
Collegamento ferroviario Shannon – Cork – Dublino	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi in corso
Collegamento ferroviario di Wilhelmshaven e Bremerhaven	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi in corso
Zilina – frontiera UA	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento
Ventspils – Riga – frontiera RU	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento

Klaipeda – Kaunas – Vilnius – frontiera BY	Altro, centrale	rete	Ferrovia	Adeguamento, interconnessione aeroporto
Katowice – Breslavia – frontiera DE	Altro, centrale	rete	Ferrovia	Adeguamento
Marsiglia – Tolone – Nizza – frontiera IT	Altro, centrale	rete	Ferrovia	Studi sull’alta velocità
Bordeaux – Tolosa	Altro, centrale	rete	Ferrovia	Studi sull’alta velocità
Tampere – Oulu	Altro, centrale	rete	Ferrovia	Adeguamento di sezioni
Pamplona – Saragozza – Sagunto	Altro, rete centrale		Ferrovia	Studi e lavori

PARTE II: ELENCO DI CORRIDOI E AREE PRIORITARI PER LE INFRASTRUTTURE NEL SETTORE DELL'ENERGIA

a) Corridoi prioritari		
	Obiettivo	Stati membri interessati
1. Rete elettrica offshore nei mari del Nord Europa (“ NSOG ”)	Sviluppare una rete elettrica offshore integrata nel Mare del Nord, nel Mare d'Irlanda, nel canale della Manica, nel Mar Baltico e nei mari vicini per trasportare elettricità dalle fonti rinnovabili offshore ai centri di consumo e immagazzinaggio e incrementare lo scambio transfrontaliero di elettricità	Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Irlanda, Lussemburgo, Paesi Bassi, Regno Unito, Svezia
2. Interconnessioni nord-sud per l'elettricità in Europa sud-occidentale (“ NSI West Electricity ”)	Sviluppare interconnessioni tra Stati membri della regione e paesi terzi del Mediterraneo, in particolare per integrare l'elettricità prodotta da fonti rinnovabili	Belgio, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito, Spagna
3. Interconnessioni nord-sud per il gas in Europa occidentale (“ NSI West Gas ”):	Potenziare le capacità di interconnessione per i flussi di gas nord-sud in Europa occidentale nell'obiettivo di	Belgio, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito, Spagna

	diversificare ulteriormente le vie di approvvigionamento e accrescere l'erogabilità a breve termine	
4. Interconnessioni nord-sud per l'elettricità in Europa centro-orientale e sud-orientale (“ NSI East Electricity ”):	Rafforzare le interconnessioni e le linee interne lungo le direttrici nord-sud ed est-ovest per completare il mercato interno e integrare la produzione da fonti rinnovabili	Austria, Bulgaria, Cipro, Germania, Grecia, Italia, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Ungheria
5. Interconnessioni nord-sud per il gas in Europa centro-orientale e sud-orientale (“ NSI East Gas ”):	Rafforzare i collegamenti regionali per il gas tra la regione del Mar Baltico, i Mari Adriatico ed Egeo e il Mar Nero, in particolare per incrementare la diversificazione e la sicurezza dell'approvvigionamento di gas	Austria, Bulgaria, Cipro, Germania, Grecia, Italia, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Ungheria
6. Piano di interconnessione del mercato energetico del Baltico per l'elettricità (“ BEMIP Electricity ”):	Sviluppare interconnessioni fra gli Stati membri nella regione baltica e rafforzare conseguentemente le infrastrutture di rete interne, nell'obiettivo di porre fine all'isolamento degli	Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia, Svezia

	Stati baltici e di promuovere l'integrazione di mercato nella regione	
7. Piano di interconnessione del mercato energetico del Baltico per il gas (" BEMIP Gas "):	Porre fine all'isolamento dei tre Stati baltici e della Finlandia interrompendo la dipendenza da un unico fornitore e incrementando la diversificazione degli approvvigionamenti nella regione del Mar Baltico	Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia, Svezia
8. Corridoio meridionale del gas (" SGC "):	Trasportare il gas dal Bacino del Caspio, dall'Asia centrale, dal Medio Oriente e dal Mediterraneo orientale nell'Unione per incrementare la diversificazione delle fonti di approvvigionamento del gas	Austria, Bulgaria, Cipro, Francia, Germania, Grecia, Italia, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Ungheria

b) Aree prioritarie		
	Obiettivo	Stati membri interessati
Introduzione di reti intelligenti	Accelerare l'adozione di tecnologie di rete intelligenti in tutta l'Unione per integrare in maniera efficiente i comportamenti e le azioni di tutti gli utenti collegati alla rete elettrica	Tutti
Autostrade elettriche	Sviluppare le prime autostrade elettriche entro il 2020, nell'obiettivo di costruire un sistema di autostrade elettriche in tutto il territorio dell'Unione	Tutti
Rete transfrontaliera dell'anidride carbonica	Preparare la costruzione di infrastrutture per il trasporto dell'anidride carbonica tra Stati membri alla luce dell'introduzione della cattura e dello stoccaggio di anidride carbonica	Tutti

PARTE III: ELENCO DELLE PRIORITÀ INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE E DELLE AREE DI INTERVENTO

NEL SETTORE DELLE TELECOMUNICAZIONI:

a) Priorità orizzontali

<p>Gestione, cartografia e servizi innovativi</p>	<p>Misure di assistenza tecnica e replicazione di progetti, se necessario per l'introduzione delle soluzioni e la governance, comprese azioni per la pianificazione di progetti e investimenti e studi di fattibilità.</p> <p>Realizzazione di una cartografia delle infrastrutture della banda larga a livello paneuropeo per avere una rilevazione fisica dettagliata costantemente aggiornata e una documentazione sui siti pertinenti, un'analisi dei diritti di passaggio, una valutazione del potenziale in termini di ammodernamento delle strutture esistenti, ecc.</p> <p>Analisi dell'impatto ambientale, tenendo conto dell'adattamento ai cambiamenti climatici, delle necessità di mitigazione e della capacità di adattamento alle catastrofi.</p>
<p>Azioni di sostegno e altre misure di sostegno tecnico</p>	<p>Azioni necessarie per preparare la realizzazione di progetti di interesse comune o azioni utili a tal fine, compresi gli studi preparatori, di fattibilità, di valutazione e di convalida, nonché ogni altra misura di sostegno tecnico, comprese le azioni preliminari ai lavori, effettuata per definire e sviluppare completamente un'azione.</p>

b) Reti a banda larga

L'intervento nel campo della banda larga contribuirà a una crescita intelligente e inclusiva attraverso la creazione di un portafoglio di progetti equilibrato e geograficamente diversificato comprendente progetti per le reti a 30 Mbps e a 100 Mbps e più, nonché progetti urbani-suburbani e rurali, nell'obiettivo di raggiungere un livello soddisfacente di connettività in tutti gli Stati membri.

Caratteristiche dell'intervento	Descrizione
<p>L'intervento nel campo delle reti a banda larga comprenderà:</p>	<p>investimenti in reti a banda larga che permettano di conseguire l'obiettivo, indicato nell'agenda digitale per il 2020, di una copertura universale a 30 Mbps; oppure</p>

	investimenti in reti a banda larga che permettano di conseguire l'obiettivo, indicato dell'agenda digitale per il 2020, di avere almeno il 50% dei nuclei familiari collegato a Internet con un abbonamento da almeno 100 Mbps.
L'intervento nel campo delle reti a banda larga consisterà in particolare in uno o più dei seguenti elementi:	introduzione dell'infrastruttura fisica passiva o introduzione dell'infrastruttura fisica combinata passiva e attiva e degli elementi infrastrutturali accessori, con i servizi necessari per il funzionamento di tale infrastruttura;
	strutture e servizi associati, quali cablaggio degli edifici, antenne, torri e altre strutture di supporto, condotti, guaine, piloni, pozzetti e armadi di distribuzione;
	sfruttamento di potenziali sinergie tra l'introduzione delle reti a banda larga e di altre reti di servizi pubblici (energia, trasporti, acqua, fognature ecc.), in particolare quelle legate alla distribuzione intelligente dell'elettricità.

c) Infrastrutture di servizi digitali

Sarà assicurato un sostegno nelle seguenti aree di intervento nel campo delle infrastrutture di servizi digitali.

Servizio digitale	Descrizione
<i>Dorsali transeuropee ad alta velocità per le amministrazioni pubbliche</i>	Infrastrutture costituite da dorsali pubbliche transeuropee in grado di assicurare una connettività ad alta velocità tra le istituzioni pubbliche in aree quali la pubblica amministrazione, la cultura, l'istruzione e la salute.
<i>Erogazione transfrontaliera di servizi di eGovernment</i>	<p>Piattaforme di interazione transfrontaliere standardizzate e di facile impiego, che determineranno guadagni di efficienza a tutti i livelli dell'economia e nel settore pubblico e contribuiranno al mercato unico.</p> <p>Tali piattaforme rendono possibili appalti elettronici (e-Procurement), servizi sanitari online, presentazione standardizzata di informazioni aziendali, scambio elettronico di informazioni giudiziarie, registrazione online</p>

	<p>transeuropea delle imprese, servizi di e-Government per le imprese, compresa la registrazione online transeuropea delle imprese.</p>
<p><i>Creazione delle condizioni per consentire l'accesso a informazioni detenute dal settore pubblico e servizi multilinguistici</i></p>	<p>Digitalizzazione di grandi collezioni e raccolte di risorse culturali europee e incentivazione del loro riutilizzo da parte di terzi.</p> <p>Realizzazione, entro il 2020, del pieno accesso a tutte le informazioni non riservate detenute dal settore pubblico nell'UE al fine di un loro riutilizzo.</p> <p>Creazione delle condizioni per consentire a tutte le imprese UE di offrire servizi online nella propria lingua accessibili e utilizzabili in modo integrato in qualsiasi lingua UE</p>
<p><i>Sicurezza e prevenzione di atti illeciti</i></p>	<p>Apparecchiature di elaborazione, banche dati e strumenti software condivisi per i Safer Internet Centres (centri per una maggior sicurezza di Internet) negli Stati membri, nonché operazioni di <i>back office</i> per la gestione delle segnalazioni di contenuti legati ad abusi sessuali</p> <p>Infrastrutture di servizi critiche, tra cui canali e piattaforme di comunicazione sviluppati e introdotti per migliorare a livello UE le capacità di preparazione, condivisione delle informazioni, coordinamento e risposta.</p>
<p><i>Introduzione di soluzioni informatiche e telematiche per le reti energetiche intelligenti e per la fornitura di servizi energetici intelligenti</i></p>	<p>Moderne tecnologie dell'informazione e della comunicazione nel campo dei servizi energetici intelligenti per soddisfare le esigenze dei cittadini (che possono essere sia produttori, sia consumatori di energia), dei fornitori di energia e degli enti pubblici.</p>

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Denominazione della proposta/iniziativa

Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa

1.2. Settori politici interessati nella struttura ABM/ABB⁴⁸

06 Mobilità e trasporti
32 Energia
09 Società dell'informazione e media
13 Politica regionale

1.3. Natura della proposta/iniziativa

La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione**

La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria**⁴⁹

La proposta/iniziativa riguarda **la proroga di un'azione esistente**

La proposta/iniziativa riguarda **un'azione riorientata verso una nuova azione**

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi strategici pluriennali della Commissione oggetto della proposta/iniziativa

Rubrica 1 Crescita intelligente e inclusiva

Il CEF perseguirà i seguenti obiettivi generali nei settori dell'energia, dei trasporti e delle telecomunicazioni:

a) contribuire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva attraverso lo sviluppo di reti transeuropee moderne e ad alta efficienza (assicurando in questo modo benefici per l'intera Unione europea in termini di competitività e di coesione economica, sociale e territoriale nel mercato unico e creando un contesto più propizio agli investimenti privati e pubblici per mezzo di una combinazione di strumenti finanziari e sostegno diretto dell'Unione) e attraverso lo sfruttamento di sinergie tra i diversi settori;

b) consentire all'Unione europea di raggiungere i propri obiettivi di riduzione del 20% delle emissioni di gas a effetto serra, miglioramento del 20% dell'efficienza energetica e aumento al 20% della quota delle energie rinnovabili entro il 2020, garantendo al tempo stesso la solidarietà tra gli Stati membri.

⁴⁸ ABM: Activity-Based Management – ABB: Activity-Based Budgeting.

⁴⁹ Di cui all'articolo 49, paragrafo 6, lettere a) o b), del regolamento finanziario.

1.4.2. Obiettivi specifici e attività ABM/ABB interessate

Il CEF persegue i seguenti obiettivi specifici nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni:

1. Nel settore dei trasporti, il CEF si prefigge di:
 - a) eliminare le strozzature e realizzare i collegamenti mancanti;
 - b) garantire trasporti sostenibili ed efficienti a lungo termine;
 - c) ottimizzare l'integrazione e l'interconnessione dei modi di trasporto e accrescere l'interoperabilità dei servizi di trasporto.
2. Nel settore dell'energia, il CEF si prefigge di:
 - a) promuovere l'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia e l'interoperabilità transfrontaliera delle reti elettriche e del gas, anche facendo in modo che nessuno Stato membro sia isolato dalla rete europea;
 - b) rafforzare la sicurezza dell'approvvigionamento nell'Unione;
 - c) contribuire allo sviluppo sostenibile e alla tutela dell'ambiente, in particolare favorendo l'integrazione dell'energia da fonti rinnovabili nella rete di trasmissione e **sviluppando reti dell'anidride carbonica.**
3. Nel settore delle reti di telecomunicazione, il CEF si prefigge di:
 - a) accelerare l'introduzione di reti a banda larga veloci e ultraveloci e il loro utilizzo, anche da parte delle piccole e medie imprese (PMI);
 - b) promuovere l'interconnessione e l'interoperabilità dei servizi pubblici nazionali online nonché l'accesso a tali reti.

Attività ABM/ABB interessate

06 03

32 03

09 03

13 14

1.4.3. Risultati ed effetti previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

Impatti socio-economici e ambientali generali:

Un'attuazione efficace del CEF permetterà di accelerare lo sviluppo di infrastrutture ad alta efficienza nell'UE nei settori dei trasporti, dell'energia e delle tecnologie dell'informazione e comunicazione, e in questo modo contribuirà al conseguimento degli obiettivi della strategia UE 2020 in materia di energia e cambiamento climatico e al raggiungimento di una competitività sostenibile dell'UE. Le regole operative previste dal CEF promuoveranno la realizzazione di azioni e favoriranno il massimo effetto leva dei contributi resi disponibili dal bilancio UE in termini di capacità di attrarre investimenti pubblici e privati per i progetti. Inoltre, con l'ausilio degli strumenti finanziari istituiti con il contributo dell'UE, le infrastrutture di rilevanza europea diventeranno un investimento interessante per gli investitori europei ed extraeuropei.

Impatti settoriali specifici:

Trasporti:

La realizzazione accelerata dei corridoi della rete centrale transeuropea di trasporto favorirà una distribuzione più adeguata delle infrastrutture di trasporto dell'Unione, il passaggio ad altri modi di trasporto e la comodità. Servizi informativi e di gestione innovativi, che faranno parte della rete, forniranno supporto alle funzioni logistiche, all'integrazione intermodale e all'esercizio sostenibile nell'obiettivo di creare catene di trasporto competitive in funzione delle necessità degli utenti. L'efficienza del sistema di trasporto migliorerà, con una riduzione significativa della congestione e dei tempi di percorrenza.

Energia:

Sviluppo e costruzione delle aree e dei corridoi prioritari dell'infrastruttura energetica, che favoriscono tra l'altro:

- la diffusione su vasta scala delle energie rinnovabili,
- l'ottimizzazione della trasmissione a livello UE,
- la sicurezza dell'approvvigionamento.

Telecomunicazioni:

- accesso a Internet a banda larga per un maggior numero di cittadini,
- disponibilità di infrastrutture per servizi digitali interoperabili, in particolare disponibilità di servizi di distribuzione intelligente dell'elettricità,
- mobilitazione di investimenti privati e ulteriori investimenti pubblici per le infrastrutture digitali.

Per le TIC, uno studio OCSE indica che un aumento della penetrazione della banda larga pari al 10 per cento in un anno comporta un aumento della produttività del lavoro pari all'1,5 nei cinque anni successivi⁵⁰.

Un metastudio eseguito per la Commissione europea stima che collegando tutta l'Europa alla moderna banda larga ad alta velocità si creerebbero circa 3,99 milioni di posti di lavoro nei 27 Stati membri dell'UE. Sempre secondo questa analisi, investendo nella banda larga si otterrebbe un aumento del PIL pari al 7,03 per cento, che nell'UE-27 si tradurrebbe in un incremento pari a 862,47 miliardi di EUR. Inoltre, uno studio OCSE⁵¹ indica che i governi possono raggiungere un rendimento a dieci anni sul finanziamento integrale di una rete FTTH nazionale punto-punto ad accesso libero.

1.4.4. *Panoramica degli obiettivi intermedi e a lungo termine*

Trasporti:

Obiettivo generale 1	Contribuire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva		
Indicatore	Situazione attuale	Obiettivo intermedio 2017	Obiettivo a lungo termine 2020
Volume degli investimenti pubblici e privati in progetti di interesse comune		280 miliardi di EUR di investimenti nella rete TEN-T nel suo complesso, di cui 140 miliardi per la rete centrale	500 miliardi di EUR di investimenti nella rete TEN-T nel suo complesso, di cui 250 miliardi per la rete centrale
Volume degli investimenti pubblici e privati in progetti di interesse comune realizzati attraverso gli strumenti finanziari previsti dal presente regolamento		15 miliardi di EUR di investimenti privati nella rete TEN-T nel suo complesso	40 miliardi di EUR di investimenti privati nella rete TEN-T nel suo complesso

⁵⁰ Roman Friedrich, Karim Sabbagh, Bahjat El-Darwiche e Milind Singh (2009): Digital Highways. The Role of Government in 21st Century Infrastructure. Booz & Company.

⁵¹ OCSE (2010), OECD Information Technology Outlook 2010, OECD Publishing. Disponibile all'indirizzo http://dx.doi.org/10.1787/it_outlook-2010-en Consultato il 17 maggio 2011

Obiettivo generale 2	Creare le condizioni necessarie per consentire all'UE di raggiungere gli obiettivi 20-20-20		
Indicatore	Situazione attuale	Obiettivo intermedio 2017	Obiettivo a lungo termine
Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra	(*)	(*)	(*)
Rafforzamento dell'efficienza energetica	(*)	(*)	(*)
Quota delle energie rinnovabili	(*)	(*)	(*)

(*) I dati non sono ancora disponibili perché la metodologia non è ancora stata sviluppata.

Obiettivo specifico 1 - trasporti	Eliminare le strozzature e realizzare i collegamenti mancanti		
Indicatore	Ultimo risultato noto	Obiettivo intermedio 2017	Obiettivo finale
Numero di collegamenti transfrontalieri nuovi e migliorati	Ferrovie: 36 (da migliorare)	6	14
Strozzature eliminate sulle direttrici di trasporto	Ferrovie: 30 (da eliminare) Vie navigabili interne: 14	4 1	10 3

Obiettivo specifico 2 - trasporti	Garantire trasporti sostenibili ed efficienti a lungo termine		
Indicatore	Ultimo risultato noto	Obiettivo intermedio 2017	Obiettivo finale 2020
Lunghezza della rete TEN-T convenzionale nell'UE-27 (in km)	81230 (2005)	74071	71490
Lunghezza della rete TEN-T ad alta velocità nell'UE-27 (in km)	10733 (2010)	20022	23198
Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra	(*)	(*)	(*)
Rafforzamento dell'efficienza energetica	(*)	(*)	(*)

(*) I dati non sono ancora disponibili perché la metodologia non è ancora stata sviluppata.

Obiettivo specifico 3 – trasporti	Ottimizzare l'integrazione e l'interconnessione dei modi di trasporto e accrescere l'interoperabilità dei servizi di trasporto		
Indicatore	Ultimo risultato noto (collegamenti già esistenti)	Obiettivo intermedio 2017	Obiettivo finale
Numero di porti collegati alla rete ferroviaria (su un totale di 82 porti)	27	41	54
Numero di aeroporti collegati alla rete ferroviaria (su un totale di 37 aeroporti)	12	18	24

Energia:

Obiettivo generale 1	Contribuire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva		
Indicatore	Situazione attuale	Obiettivo intermedio 2017	Obiettivo a lungo termine
Volume degli investimenti pubblici e privati in progetti di interesse comune	0	200 Mrd EUR	200 Mrd EUR
Volume degli investimenti pubblici e privati in progetti di interesse comune finanziati dal CEF	0	30-60 Mrd EUR	30-60 Mrd EUR

Obiettivo generale 2	Creare le condizioni necessarie per consentire all'UE di raggiungere gli obiettivi 20-20-20		
Indicatore	Situazione attuale	Obiettivo intermedio 2017	Obiettivo a lungo termine
Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra	(*)	(*)	(*)
Rafforzamento dell'efficienza energetica	Risparmio di energia rispetto allo scenario invariato: circa 6%	Risparmio di energia rispetto allo scenario invariato: 14%	Risparmio di energia: 20%
Quota delle energie rinnovabili	Quota delle rinnovabili nel consumo finale di energia: 10%	Quota delle rinnovabili nel consumo finale di energia: 15%	Quota delle rinnovabili nel consumo finale di energia: 20%

(*) I dati saranno disponibili dopo l'introduzione della metodologia indicata negli orientamenti sull'infrastruttura energetica.

Obiettivo specifico 1 - energia	Promuovere l'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia e l'interoperabilità transfrontaliera delle reti elettriche e del gas		
Indicatore	Ultimo risultato noto	Obiettivo intermedio	Obiettivo finale
Numero di progetti che assicurano in maniera efficace l'interconnessione delle reti degli Stati membri e l'eliminazione delle strozzature interne	(*)	(*)	(*)

(*) I dati saranno disponibili dopo l'introduzione della metodologia indicata negli orientamenti sull'infrastruttura energetica.

Obiettivo specifico 2 - energia	Rafforzare la sicurezza dell'approvvigionamento nell'Unione		
Indicatore	Ultimo risultato noto	Obiettivo intermedio 2017	Obiettivo finale
Evoluzione della resilienza del sistema	Gas: N-1 (9 SM non raggiungono N-1)	Gas: N-1 in tutta l'UE-27	Gas: N-1 al 100% in tutta l'UE-27
Sicurezza di funzionamento del sistema	(*)	(*)	(*)
Numero di progetti che permettono la diversificazione delle fonti di approvvigionamento, dei fornitori e delle vie di approvvigionamento	3 fonti principali di approvvigionamento di gas per l'UE in aggiunta al gas naturale liquefatto (GNL)		Almeno 5 fonti principali di approvvigionamento di gas per l'UE in aggiunta al gas naturale liquefatto (GNL)

(*) I dati saranno disponibili dopo l'introduzione della metodologia indicata negli orientamenti sull'infrastruttura energetica.

Obiettivo specifico 3 - energia	Contribuire allo sviluppo sostenibile e alla tutela dell'ambiente		
Indicatore	Ultimo risultato noto	Obiettivo intermedio 2017	Obiettivo finale
Trasmissione di energia rinnovabile dai luoghi di produzione ai principali centri di consumo e stoccaggio	(*)	(*)	(*)
Quantità di emissioni di CO ₂ evitate grazie alla realizzazione dei progetti che hanno beneficiato del CEF	(*)	(*)	(*)

(*) I dati saranno disponibili dopo l'introduzione della metodologia indicata negli orientamenti sull'infrastruttura energetica.

Telecomunicazioni:

Obiettivo generale 1	Contribuire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva		
Indicatore	Situazione attuale	Obiettivo intermedio 2017	Obiettivo a lungo termine
Volume degli investimenti privati per Internet a banda larga veloce e ultraveloce ⁵²			Proiezione degli investimenti privati tra il 2011 e il 2020: fino a 50 Mrd EUR (Fabbisogno di investimenti entro il 2020: 270 Mrd EUR)
Volume degli investimenti pubblici e privati in progetti di interesse comune finanziati dal CEF ⁵³	0	16,4 Mrd EUR	2020: 45,5 Mrd EUR ⁵⁴

⁵² Previsione degli investimenti realizzati indipendentemente dal e senza l'intervento del CEF.

⁵³ Previsione del volume che si potrà ottenere con il CEF.

⁵⁴ Ipotizzando 6,5 Mrd EUR di fondi e un effetto moltiplicatore pari a 7 nei confronti di investimenti privati e (altri) investimenti pubblici.

Obiettivo specifico 1 - TIC	Accelerare l'introduzione di reti a banda larga veloci e ultraveloci e il loro utilizzo		
Indicatore	Ultimo risultato noto	Obiettivo intermedio 2017	Obiettivo finale
Livello di copertura della banda larga veloce (≥ 30 Mbps)	Dicembre 2010: 28,7% dei nuclei familiari	2017: 60%	2020: 100%
Abbonamenti alla banda larga con connessione a più di 100 Mbps	Dicembre 2010: <1%	2017: 20%	2020: 50%

Obiettivo specifico 2 - TIC	Interconnessione e interoperabilità dei servizi pubblici nazionali online nonché accesso a tali reti		
Indicatore	Ultimo risultato noto	Obiettivo intermedio 2017	Obiettivo finale
Cittadini e imprese che utilizzano servizi pubblici online ⁵⁵	2010: 41,2% dei cittadini e 75,7% delle imprese	2017: 50% dei cittadini e 85% delle imprese	2020: 60% dei cittadini e 100% delle imprese
Disponibilità di servizi pubblici transfrontalieri ⁵⁶	n/d	80%	2020: 100%

⁵⁵

Misurati: cittadini e imprese che utilizzano servizi di eGovernment

⁵⁶

Servizi pubblici transfrontalieri: questo dato non è misurabile perché l'elenco dei servizi è ancora in fase di definizione da parte degli Stati membri (azione n. 91 dell'agenda digitale, da completare entro la fine del 2011)

1.4.5. Indicatori di risultato e di incidenza

Precisare gli indicatori che permettono di seguire la realizzazione della proposta/iniziativa.

L'efficienza del CEF sarà valutata in base ai seguenti indicatori generali di efficienza:

a) il conseguimento dell'obiettivo generale a) si misurerà in base al volume di investimenti pubblici e privati in progetti di interesse comune, e in particolare in base al volume di investimenti pubblici e privati in progetti di interesse comune realizzati attraverso gli strumenti finanziari previsti dal presente regolamento;

b) il conseguimento dell'obiettivo generale b) si misurerà in base alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, all'aumento dell'efficienza energetica e alla quota delle energie rinnovabili entro il 2020. L'efficienza del CEF sarà valutata anche in base ai seguenti indicatori settoriali specifici di efficienza:

1. Nel settore dei trasporti:

a) il conseguimento dell'obiettivo specifico a) si misurerà in base al numero di collegamenti transfrontalieri nuovi e migliorati e al numero di strozzature eliminate su direttrici di trasporto TEN-T che hanno beneficiato del CEF;

b) il conseguimento dell'obiettivo specifico b) si misurerà in base alla lunghezza della rete ferroviaria convenzionale e ad alta velocità nell'UE-27;

c) il conseguimento dell'obiettivo specifico c) si misurerà in base al numero di porti e aeroporti collegati alla rete ferroviaria.

2. Nel settore dell'energia:

a) il conseguimento dell'obiettivo specifico a) si misurerà in base al numero di progetti che assicurano in maniera efficace l'interconnessione delle reti degli Stati membri e l'eliminazione delle strozzature interne;

b) il conseguimento dell'obiettivo specifico b) si misurerà in base all'evoluzione della resilienza del sistema e alla sicurezza di funzionamento dello stesso, nonché alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento, dei fornitori e delle vie di approvvigionamento;

c) il conseguimento dell'obiettivo specifico c) si misurerà in base alla trasmissione di energia rinnovabile dai luoghi di produzione ai principali centri di consumo e di stoccaggio, nonché alla quantità di emissioni di CO₂ evitate grazie alla realizzazione dei progetti che hanno beneficiato del CEF.

3. Nel settore delle telecomunicazioni:

a) il conseguimento dell'obiettivo specifico a) si misurerà in base al livello di copertura della banda larga veloce e della banda larga ultraveloce e al numero di nuclei familiari collegati a Internet con un abbonamento da più di 100 Mbps;

b) il conseguimento dell'obiettivo specifico b) si misurerà in base alla percentuale di cittadini e imprese che utilizzano servizi pubblici online e alla disponibilità transfrontaliera di tali servizi.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. *Necessità da coprire nel breve e lungo termine*

Per le necessità, si veda la relazione.

Popolazione bersaglio: intera EU

1.5.2. *Valore aggiunto della partecipazione UE (cfr. anche punto 2.3 della relazione)*

Il 29 giugno 2011, la Commissione ha adottato una comunicazione dal titolo “Un bilancio per la strategia Europa 2020” (la cosiddetta “comunicazione sul QFP”), in cui illustra la sua posizione di principio riguardo ai finanziamenti dell’Unione per gli anni 2014-2020. La comunicazione riguarda in particolare i finanziamenti prioritari a livello UE in grado di offrire un valore aggiunto reale ai cittadini dell’UE. I programmi e gli strumenti compresi nel QFP sono stati rielaborati al fine di garantire che i loro risultati e impatti permettano di realizzare le priorità strategiche fondamentali dell’UE. In particolare, il QFP è stato modernizzato ridistribuendo le risorse a settori prioritari, tra cui le infrastrutture paneuropee.

La comunicazione sul QFP sottolinea che per avere un mercato unico pienamente funzionante è necessaria un’infrastruttura moderna e di elevata efficienza che colleghi l’Europa in particolare nei settori del trasporto, dell’energia e delle TIC. A questo scopo occorrono investimenti considerevoli, sia pubblici che privati. Per il periodo 2014-2020 si stima che occorrerà investire circa 200 miliardi di EUR per completare le reti transeuropee dell’energia al solo livello della trasmissione, 500 miliardi di EUR per la rete transeuropea dei trasporti e oltre 250 miliardi di EUR per le TIC.

Pur riconoscendo che la maggior parte degli investimenti necessari può e deve venire dal mercato, la comunicazione sul QFP pone l’accento sul valore aggiunto per l’Unione che si avrebbe garantendo i finanziamenti per i progetti paneuropei transfrontalieri che collegano il centro e la periferia, a vantaggio di tutti. L’esperienza indica che nella pianificazione nazionale non si attribuisce una priorità sufficiente agli investimenti plurinazionali transfrontalieri volti a dotare il mercato unico dell’infrastruttura di cui ha bisogno. Inoltre, le restrizioni a cui sono soggette le fonti di finanziamento private e pubbliche per effetto della crisi economica e finanziaria hanno gettato una pesante ombra di incertezza sull’effettiva possibilità di effettuare gli investimenti necessari. I più colpiti probabilmente saranno i progetti di rilevanza transeuropea, che, essendo per loro natura più complessi sul piano tecnico e richiedendo un coordinamento transfrontaliero, necessitano di investimenti particolarmente elevati e a lungo termine. Per sopperire alla carenza di finanziamenti, è necessario individuare soluzioni complementari che permettano di sbloccare il capitale privato e di ripristinare flussi di finanziamento stabili attraverso il mercato dei capitali e delle banche. I fondi UE dovrebbero affiancare le dinamiche di mercato, creando incentivi e non sostituendo la partecipazione del mercato al finanziamento delle infrastrutture. In particolare, come ha sottolineato anche la comunicazione sulla revisione del bilancio, il bilancio UE potrebbe essere lo strumento migliore per integrare i finanziamenti degli Stati membri sopperendo alle carenze.

A tal fine, il meccanismo per collegare l’Europa metterà a disposizione fondi UE per progetti che presentano un concreto valore aggiunto UE, in particolare progetti transfrontalieri, progetti finalizzati all’eliminazione di strozzature o progetti che assicurano benefici per tutta l’UE.

Vista l'entità degli investimenti necessari, gli strumenti di finanziamento UE, in particolare gli strumenti finanziari innovativi, contribuiranno ad assicurare la necessaria partecipazione del settore privato al fine di accelerare lo sviluppo dell'infrastruttura paneuropea.

1.5.3. *Principali insegnamenti tratti da esperienze simili*

Nell'ambito del quadro finanziario pluriennale 2007-2013, il finanziamento delle infrastrutture nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni era previsto da vari programmi, tra cui il programma TEN-T, il programma TEN-E, il programma di sostegno alla politica in materia di tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) nell'ambito del programma quadro per la competitività e l'innovazione, il Fondo di coesione, il FESR, il programma energetico europeo per la ripresa e Marco Polo.

Le valutazioni *ex post* di tali programmi hanno evidenziato che, in tutti e tre i settori, il sostegno finanziario fornito dall'UE ha esercitato un ruolo importante di sostegno e stimolo allo sviluppo dell'infrastruttura, ma hanno anche evidenziato che le politiche passate per il finanziamento delle TEN non sono state sufficienti per correggere le carenze di mercato/normative alla base della situazione attuale e per assicurare un miglior rapporto costo/benefici.

Sullo sviluppo dell'infrastruttura hanno pesato la frammentazione dei programmi e degli strumenti di finanziamento, nonché la considerevole eterogeneità delle condizioni di finanziamento correnti, sia fra i tre settori infrastrutturali, sia nell'ambito di ciascuno di essi: da ciò derivano sovrapposizioni, lacune nei finanziamenti e uno sfruttamento insufficiente delle sinergie. L'esistenza di criteri di ammissibilità e gestione diversi e di obiettivi sovrapposti, a cui si accompagna un coordinamento scarso o addirittura nullo delle priorità, complica la realizzazione e riduce l'efficienza dell'assistenza finanziaria. La disponibilità di più fonti di finanziamento all'interno di uno stesso settore è anche all'origine della "caccia al finanziamento", che consiste nel ripresentare a un secondo programma una stessa proposta di progetto già respinta da un primo programma.

Inoltre, il sostegno alle infrastrutture a livello UE nei settori interessati si potrebbe migliorare nei modi seguenti:

- concentrandosi su progetti che presentano un concreto valore aggiunto UE, in particolare progetti transfrontalieri, progetti finalizzati all'eliminazione di strozzature o progetti che assicurano benefici per tutta l'UE mettendo a frutto sinergie fra due o tre settori;
- aumentando il contributo dei finanziamenti UE: spesso i tassi di cofinanziamento effettivi sono troppo bassi per dare il via allo sviluppo di progetti;
- incoraggiando un ulteriore coinvolgimento del settore privato attraverso la disponibilità di strumenti finanziari – che ad esempio nel caso dell'RSFF si sono dimostrati molto efficienti ed efficaci – in aggiunta alle sovvenzioni;
- semplificando i criteri e le procedure di finanziamento.

Il CEF accorpa strumenti di finanziamento per tutti e tre i settori, il che permette di affrontare in modo più efficace i già citati problemi di frammentazione, definire chiaramente le priorità di finanziamento, proporre tassi di finanziamento più mirati e

ampliare il ventaglio di strumenti di finanziamento attraverso l'introduzione di nuovi strumenti finanziari per incoraggiare e accrescere i finanziamenti del settore privato.

1.5.4. *Compatibilità ed eventuale sinergia con altri strumenti pertinenti*

Coerenza interna del CEF:

Il regolamento CEF concilia la necessità da una parte di semplificare e allineare i criteri e le condizioni di finanziamento, dall'altra di rispettare gli obiettivi strategici settoriali specifici.

Il regolamento CEF definisce le condizioni, i metodi e le procedure di erogazione dell'assistenza finanziaria dell'Unione alle reti transeuropee per cui saranno adottati tre orientamenti settoriali specifici per mezzo di regolamenti del Parlamento europeo e del Consiglio.

È assicurata la piena compatibilità con il regolamento finanziario attuale e futuro; ogni deroga è debitamente contemplata dai testi giuridici.

Sinergia con gli altri strumenti pertinenti:

L'iniziativa proposta è pienamente compatibile con la comunicazione sul QFP del 2011 e con il documento che la accompagna. La strategia UE 2020, la revisione del bilancio UE, l'Atto per il mercato unico e la comunicazione sul QFP creano il contesto per l'iniziativa proposta, i cui obiettivi rispecchiano gli obiettivi delle politiche orizzontali suddette. Il Fondo di coesione e il FESR continueranno a essere disponibili per il finanziamento dell'infrastruttura di trasporto essenziale e globale, delle reti TIC e delle reti di distribuzione dell'energia nell'ambito della gestione decentrata.

1.6. Durata dell'azione e incidenza finanziaria

Proposta/iniziativa di **durata limitata**

- Proposta/iniziativa in vigore a decorrere dall'1.1.2014 al 31.12.2020
- Incidenza finanziaria dal 2014 al 2030

Proposta/iniziativa di **durata illimitata**

- Attuazione con un periodo di avviamento dal YYYY al YYYY,
- seguito da un funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Modalità di gestione previste⁵⁷

Gestione centralizzata diretta da parte della Commissione

Gestione centralizzata indiretta con delega delle funzioni di esecuzione a:

- agenzie esecutive
- organismi creati dalle Comunità⁵⁸
- organismi pubblici nazionali/organismi investiti di attribuzioni di servizio pubblico
- persone incaricate di attuare azioni specifiche di cui al titolo V del trattato sull'Unione europea, che devono essere indicate nel pertinente atto di base ai sensi dell'articolo 49 del regolamento finanziario

Gestione concorrente con gli Stati membri

Gestione decentrata con paesi terzi

Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (*specificate più avanti*)

Se è indicata più di una modalità, si prega di fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".

Osservazioni

Alle sovvenzioni (per tutti i settori o solo per alcuni, in funzione di ulteriori decisioni) sarà data attuazione da agenzie esecutive esistenti o future.

Ulteriori attività potranno essere affidate alla BEI, al FEI o ad altre istituzioni finanziarie, organismi internazionali (ad es. Eurocontrol), organismi investiti di attribuzioni di servizio pubblico od organismi di cui all'articolo 185 del regolamento finanziario, quali l'ACER (articoli 200 e 201 del regolamento finanziario riveduto).

⁵⁷ Le spiegazioni sulle modalità di gestione e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili nel sito Internet dedicato al bilancio: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

⁵⁸ A norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni da presentare

Precisare frequenza e condizioni.

Durante il suo svolgimento, il programma sarà sottoposto a controllo attraverso una valutazione intermedia del regolamento CEF, comprensiva di una valutazione dell'efficienza. Saranno inoltre eseguite revisioni intermedie dei programmi di lavoro pluriennali.

Una valutazione *ex post* eseguita in stretta collaborazione con gli Stati membri e i beneficiari esaminerà l'efficacia e l'efficienza del CEF, il suo impatto sulla coesione economica, sociale e territoriale, nonché il suo contributo alla crescita intelligente, sostenibile e inclusiva che l'Unione considera una priorità.

La proposta riguardante il CEF prevede anche la possibilità di procedere a una valutazione delle modalità di realizzazione dei progetti e dell'impatto della loro attuazione, al fine di stabilire se gli obiettivi previsti, compresi quelli in materia di tutela dell'ambiente, siano stati raggiunti.

A livello delle azioni, i beneficiari presenteranno, con cadenza periodica e alle condizioni stabilite nelle convenzioni/decisioni, una relazione sulle azioni da realizzare. Il regolamento sul CEF prevede inoltre la possibilità di chiedere agli Stati membri valutazioni specifiche in merito alle azioni e ai progetti collegati.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Rischi individuati

- ritardi nella realizzazione dei progetti
- possibile gestione inadeguata dell'assistenza finanziaria UE da parte dei beneficiari
- insufficiente utilizzo degli strumenti finanziari da parte del mercato
- modificazione nel tempo delle condizioni di mercato

2.2.2. Modalità di controllo previste

Il CEF sarà attuato essenzialmente attraverso la gestione centralizzata, diretta e indiretta, della Commissione, anche se in qualche caso è previsto il ricorso alla gestione congiunta. Per quanto riguarda le sovvenzioni, gli elementi principali del sistema di controllo interno sono le procedure di selezione e valutazione delle proposte di sovvenzione (controlli *ex ante*), i controlli tecnici e i controlli sulle operazioni finanziarie durante la gestione dei progetti sulla base delle informazioni presentate e delle verifiche *ex post* dei beneficiari.

Riguardo ai metodi di controllo per le sovvenzioni, non sono previsti cambiamenti rilevanti: in base alle nostre stime, il CEF avrà caratteristiche simili e sarà applicata una strategia di controllo simile. Prevediamo quindi un livello di inosservanza simile a quello riscontrato da TEN-TEA nella gestione dei progetti TEN-T.

La metodologia di campionamento per le verifiche si basa in parte sul campionamento casuale e in parte su un approccio fondato sul rischio. I tassi di errore rilevati (aggiustamenti finanziari raccomandati in percentuale rispetto ai pagamenti effettuati) sono

stati inferiori all'1% nel 2009 e 2010. Ciò si può attribuire in parte alla condivisione delle conoscenze e competenze con il circuito finanziario *ex ante* (attraverso la sessione sull'esperienza acquisita con le verifiche 2008 e 2009 e le tecniche di prevenzione delle frodi). Tuttavia, a causa delle dimensioni limitate e del campione combinato (casuale/basato sul rischio) utilizzato per le verifiche, non è possibile estrapolare i tassi di errore a tutti i progetti gestiti da TEN-TEA.

Le convenzioni e le decisioni per la realizzazione delle azioni in virtù del CEF prevedranno la supervisione e il controllo finanziario da parte della Commissione o di un rappresentante da essa autorizzato, nonché le verifiche della Corte dei conti e i controlli sul posto svolti dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF), conformemente alle procedure stabilite dal regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio, dell'11 novembre 1996, relativo ai controlli e alle verifiche sul posto effettuati dalla Commissione ai fini della tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee contro le frodi e altre irregolarità, nonché dal regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, relativo alle indagini svolte dall'OLAF.

Con riferimento all'attuazione degli strumenti finanziari, ogni convenzione con un'entità a cui siano state affidate attività o con altre istituzioni finanziarie prevederà espressamente che la Commissione e la Corte dei conti esercitino i rispettivi poteri di controllo ed effettuino su tutti i terzi che hanno beneficiato di fondi dell'Unione controlli sul posto, documentali e basati su informazioni (anche archiviate in dispositivi elettronici).

2.2.3. Caratteristiche e intensità dei controlli

Descrizione sintetica dei controlli	Importo in Mio EUR	Numero di beneficiari: operazioni (% del totale)	Profondità del controllo * (valutazione 1-4)	Copertura (% del valore)
Gestione di azioni dalla valutazione ai controlli <i>ex post</i>	371**	1) controllo globale di tutti i progetti: 100%	1	100%
		2) controllo di progetti selezionati: 5%	4	10%

(**) approssimazione basata sulla formula $9,9 \text{ Mio EUR} \times 7 \times 6$, dove:

- 9,9 Mio EUR corrisponde ai costi amministrativi annui di TEN-TEA per 8 000 Mio EUR di stanziamenti operativi
- 7 è la durata del QFP in anni
- 6 è il moltiplicatore utilizzato per raggiungere la dotazione finanziaria del CEF, pari a 50 000 Mio EUR.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e protezione esistenti e previste.

In sede di attuazione delle azioni finanziate in virtù del presente regolamento, la Commissione provvederà ad assicurare la tutela degli interessi finanziari dell'Unione mediante l'applicazione di misure di prevenzione contro le frodi, la corruzione e qualsiasi altra attività illecita, mediante controlli effettivi e il recupero delle somme indebitamente corrisposte, nonché, nel caso in cui siano riscontrate irregolarità, mediante l'applicazione di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive, a norma del regolamento (CE, Euratom) n. 2988/95 del Consiglio, del regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio e del regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio.

La Commissione o i suoi rappresentanti e la Corte dei Conti avranno il potere di controllare, in base a documenti e sul posto, tutti i beneficiari delle sovvenzioni, i contraenti e i subcontraenti che hanno beneficiato di fondi dell'Unione.

L'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) è autorizzato a effettuare controlli e verifiche sul posto presso gli operatori economici direttamente o indirettamente interessati da tali finanziamenti conformemente alle procedure stabilite nel regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 al fine di accertare l'eventuale esistenza di frode, corruzione o qualsiasi altra attività illegale tale da ledere gli interessi finanziari dell'Unione europea in riferimento a una convenzione o decisione di sovvenzione o a un contratto riguardante il finanziamento dell'Unione.

Le DG INFSO, MOVE ed ENER hanno adottato, o adotteranno entro il 2013, strategie antifrode e piani d'azione correlati a livello di DG che contengono l'intero ciclo di spesa, tenendo conto della proporzionalità e del rapporto costo-benefici delle misure da attuare; ciò consentirà una valutazione dei rischi del programma.

Le tre DG si assicureranno che il loro approccio in materia di **gestione del rischio di frode** sia tale da consentire l'identificazione delle aree a rischio di frode, tenendo conto di un'analisi settoriale specifica del rapporto costo-benefici predisposta dalla DG e con l'ausilio delle attività di prevenzione delle frodi e analisi dei rischi dell'OLAF.

I contratti di sovvenzione e gli appalti pubblici si baseranno su modelli standard in cui saranno indicate le misure antifrode di applicabilità generale.

Sarà organizzata una formazione sulla gestione delle sovvenzioni per il personale incaricato della gestione dei progetti.

Per quanto riguarda gli strumenti finanziari, le istituzioni finanziarie che partecipano all'esecuzione di operazioni finanziarie nell'ambito di uno strumento finanziario dovranno rispettare le norme in materia di prevenzione del riciclaggio di denaro e di lotta al terrorismo. Esse non potranno essere stabilite in territori le cui giurisdizioni non collaborano con l'Unione relativamente all'applicazione di norme fiscali convenute a livello internazionale.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/ INIZIATIVA

(in prezzi correnti)

3.1. Rubriche del quadro finanziario pluriennale e linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio di spesa esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero descrizione: reti transeuropee di trasporto	SD/SND ⁽⁵⁹⁾	di paesi EFTA ⁶⁰	di paesi candidati ⁶¹	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a bis), del regolamento finanziario
1	06 03 03	SD/	NO	NO	NO	NO
1	06 01 04 31	SND	NO	NO	NO	NO
Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero descrizione: reti transeuropee dell'energia	SD/SND ⁽⁶²⁾	di paesi EFTA ⁶³	di paesi candidati ⁶⁴	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a bis), del regolamento finanziario
1	32 03 02 (TEN-E)	SD/	NO	NO	NO	NO
1	32 01 04 XX	SND	NO	NO	NO	NO

⁵⁹ SD = stanziamenti dissociati / SND = stanziamenti non dissociati

⁶⁰ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

⁶¹ Paesi candidati e, se del caso, potenziali paesi candidati dei Balcani occidentali.

⁶² SD = stanziamenti dissociati / SND = stanziamenti non dissociati

⁶³ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

⁶⁴ Paesi candidati e, se del caso, potenziali paesi candidati dei Balcani occidentali.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero descrizione: Programma quadro competitività e innovazione – ICT-PSP	SD/SND ⁽⁶⁵⁾	di paesi EFTA ⁶⁶	di paesi candidati ⁶⁷	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a bis), del regolamento finanziario
1	09 03 XX	SD/	NO	NO	NO	NO
1	09 01 04 XX	SND	NO	NO	NO	NO
Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero descrizione: Fondo di coesione	SD/SND ⁽⁶⁸⁾	di paesi EFTA ⁶⁹	di paesi candidati ⁷⁰	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a bis), del regolamento finanziario
1	13 04 02	SD/	NO	NO	NO	NO
1	13 01 04 XX	SND	NO	NO	NO	NO

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero [Rubrica.....]	SD/SND.	di paesi EFTA	di paesi candidati	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a bis), del regolamento finanziario
	[XX.YY.YY.YY]		SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO

Si prevede un'unica linea di bilancio per il meccanismo per collegare l'Europa, ma la decisione sarà presa in una fase successiva.

⁶⁵ SD = stanziamenti dissociati / SND = stanziamenti non dissociati

⁶⁶ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

⁶⁷ Paesi candidati e, se del caso, potenziali paesi candidati dei Balcani occidentali.

⁶⁸ SD = stanziamenti dissociati / SND = stanziamenti non dissociati

⁶⁹ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

⁷⁰ Paesi candidati e, se del caso, potenziali paesi candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza prevista sulle spese

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Numero 1	Rubrica: Crescita intelligente e inclusiva
---	-------------	--

DG: MOVE			Anno N ⁷¹ 2014	Anno N+1 2015	Anno N+2 2016	Anno N+3 2017	Anno N+4 2018	Anno N+5 2019	Anno N+6 2020	> 2020	TOTALE
• Stanziamenti operativi											
Numero della linea di bilancio 06 03 03	Impegni	(1)	2427,3	2687,5	3183,2	3471,8	4000,5	4315,2	4401,9		24487,4
	Pagamenti	(2)	0	2099,7	2299,7	2449,7	2599,7	2799,7	2999,7	9239,2	24487,4
Stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione per programmi specifici ⁷²											
Numero della linea di bilancio 06.01.04.31(*)		(3)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1		122,6
TOTALE degli stanziamenti per la DG MOVE	Impegni	=1+1a +3	2440,0	2705,0	3201,0	3490,0	4019,0	4334,0	4421,0	0,0	24610,0
	Pagamenti	=2+2a +3	12,7	2117,2	2317,5	2467,9	2618,2	2818,5	3018,8	9239,2	24610,0

(*) Queste cifre si riferiscono al contributo erogato all'agenzia esecutiva TEN-T e coprono la gestione della componente "trasporti" del CEF nonché il completamento del sostegno finanziario concesso nell'ambito di programmi precedenti a progetti di interesse comune nella rete transeuropea di trasporto. Esse derivano da un portafoglio ipotizzato di 500 progetti.

⁷¹ L'anno N è l'anno in cui ha inizio l'attuazione della proposta/iniziativa.

⁷² Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

DG: REGIO			Anno N ⁷³ 2014	Anno N+1 2015	Anno N+2 2016	Anno N+3 2017	Anno N+4 2018	Anno N+5 2019	Anno N+6 2020	> 2020	TOTALE
• Stanziamenti operativi											
Numero della linea di bilancio 13 04 02	Impegni	(1)	1477,9	1511,9	1544,3	1587,4	1648,9	1693,9	1774		11238,3
	Pagamenti	(2)	0,0	972,9	1102,6	1236,5	1291,7	1373,2	1551,3	3710,1	11238,3
Stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione per programmi specifici ⁷⁴											
Numero della linea di bilancio 13 01 04 XX (**)		(3)	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6		41,4
TOTALE degli stanziamenti per la DG REGIO	Impegni	=1+1a +3	1483,0	1517,4	1549,9	1593,3	1655,1	1700,4	1780,6		11279,7
	Pagamenti	=2+2a +3	5,1	978,3	1108,3	1242,4	1297,9	1379,7	1557,9	3710,1	11279,7

(**) Importo aggiuntivo a sostegno del contributo erogato all'agenzia esecutiva TEN-T (nuova linea di bilancio da creare), nell'ipotesi che tali importi siano delegati all'agenzia esecutiva. Si dovrebbero applicare le regole specifiche previste dal presente regolamento per le reti transeuropee di trasporto. Inviti specifici saranno pubblicati per i progetti che realizzano la rete centrale esclusivamente negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione. Esso deriva da un portafoglio ipotizzato di circa 160 progetti.

⁷³ L'anno N è l'anno in cui ha inizio l'attuazione della proposta/iniziativa.

⁷⁴ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

DG: ENER			Anno N ⁷⁵ 2014	Anno N+1 2015	Anno N+2 2016	Anno N+3 2017	Anno N+4 2018	Anno N+5 2019	Anno N+6 2020	> 2020	TOTALE
• Stanziamenti operativi											
Numero della linea di bilancio 32 03 02	Impegni	(1)	1029,522	1333,022	1139,022	1319,022	1495,022	1759,022	2271,022	0	10345,654
	Pagamenti	(2)	452,542	915,785	1174,822	1264,782	1353,262	1568,942	1921,382	1694,137	10345,654
Stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione per programmi specifici ⁷⁶											
Numero della linea di bilancio 3201XX (***)		(3)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	0	15,346
TOTALE degli stanziamenti per la DG ENER	Impegni	=1+1a +3	1033	1335	1141	1321	1497	1761	2273	0	10361
	Pagamenti	=2+2a +3	456,02	917,763	1176,8	1266,76	1355,24	1570,92	1923,36	1694,137	10361

(***) Questi stanziamenti comprendono le spese per i coordinatori UE. Inoltre, per l'esecuzione di attività definite nelle disposizioni del regolamento relativo agli orientamenti per l'infrastruttura energetica transeuropea si può fare riferimento all'ACER, salvo ulteriori decisioni.

⁷⁵ L'anno N è l'anno in cui ha inizio l'attuazione della proposta/iniziativa.

⁷⁶ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

DG: INFSO			Anno N ⁷⁷ 2014	Anno N+1 2015	Anno N+2 2016	Anno N+3 2017	Anno N+4 2018	Anno N+5 2019	Anno N+6 2020	> 2020	TOTALE
• Stanziamenti operativi											
Numero della linea di bilancio 0903XX	Impegni	(1)	679,000	843,800	1302,600	1621,400	1734,200	2003,000	2284,000	0	10468,000
	Pagamenti	(2)	454,000	683,800	1262,600	1581,400	1719,200	2003,000	2258,000	506,000	10468,000
Stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione per programmi specifici ⁷⁸											
Numero della linea di bilancio 090104XX		(3)	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,000	0	18,000
TOTALE degli stanziamenti per la DG INFSO	Impegni	=1+1a +3	681,000	846,000	1305,000	1624,000	1737,000	2006,000	2287,000	0	10486,000
	Pagamenti	=2+2a +3	456,000	686,000	1265,000	1584,000	1722,000	2006,000	2261,000	506,000	10486,000

• TOTALE degli stanziamenti operativi(*)	Impegni	(4)	4135,822	4864,322	5624,822	6412,222	7229,722	8077,222	8956,922	0,000	45301,054
	Pagamenti	(5)	906,542	3699,285	4737,122	5295,882	5672,162	6371,642	7179,082	11439,34	45301,054
• TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione per programmi specifici(*)		(6)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	0	155,946
TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 1(*) del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+ 6	4154,000	4886,000	5647,000	6435,000	7253,000	8101,000	8981,000	0,000	45457,000
	Pagamenti	=5+ 6	924,720	3720,963	4759,300	5318,660	5695,440	6395,420	7203,160	11439,337	45457,000

(*) esclusi gli importi provenienti dalla DG REGIO (Fondo di coesione)

⁷⁷ L'anno N è l'anno in cui ha inizio l'attuazione della proposta/iniziativa.

⁷⁸ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

• TOTALE degli stanziamenti operativi(**)	Impegni	(4)	5613,722	6376,222	7169,122	7999,622	8878,622	9771,122	10730,922	0,000	56539,354
	Pagamenti	(5)	906,542	4672,185	5839,722	6532,382	6963,862	7744,842	8730,382	15149,44	56539,354
• TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione per programmi specifici(**)		(6)									
			23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	0	197,346
TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 1 (**) del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+ 6	5637,000	6403,300	7196,900	8028,300	8908,100	9801,500	10761,600	0,000	56736,700
	Pagamenti	=5+ 6	929,820	4699,263	5867,500	6561,060	6993,340	7775,220	8761,060	15149,437	56736,700

(**) compresi gli importi provenienti dalla DG REGIO (Fondo di coesione)

Se la proposta/iniziativa incide su più rubriche: (non pertinente)

• TOTALE degli stanziamenti operativi	Impegni	(4)									
	Pagamenti	(5)									
• TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione per programmi specifici		(6)									
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 4 (importo di riferimento)	Impegni	=4+ 6									
	Pagamenti	=5+ 6									

Rubrica del quadro finanziario pluriennale:**5**

“Spese amministrative”

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	TOTALE
DG: MOVE									
• Risorse umane		4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
• Altre spese amministrative		1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
TOTALE DG MOVE	Stanzamenti	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	42,724	42,724
DG: ENER (*)									
• Risorse umane		5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
• Altre spese amministrative		0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
TOTALE DG ENER		5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
DG: INFISO (*)									
• Risorse umane		11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
• Altre spese amministrative		0,200	0,210	0,220	0,230	0,240	0,250	0,260	1,610
TOTALE DG INFISO	Stanzamenti	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539

(*) La DG ENER e la DG INFISO prevedono anche la (parziale) esternalizzazione ad agenzie dell'attuazione del CEF. Importi e imputazioni saranno aggiustati se necessario in funzione dei risultati del processo di esternalizzazione.

TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 5 (**) del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
---	--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2014 ⁷⁹	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	> 2020	TOTALE
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 5 (*) del quadro finanziario pluriennale	Impegni	4176,192	4910,691	5674,889	6464,645	7283,509	8132,482	9013,056	0,000	45655,464
	Pagamenti	946,912	3745,654	4787,189	5348,305	5725,949	6426,902	7235,216	11439,337	45655,464

(*) esclusi gli importi provenienti dalla DG REGIO (Fondo di coesione)

		Anno 2014 ⁸⁰	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	> 2020	TOTAL E
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 5 (**) del quadro finanziario pluriennale	Impegni	5659,192	6427,991	2327,889	8057,945	8057,945	9832,982	10793,656	0,000	56935,164
	Pagamenti	952,012	4723,954	5895,389	6590,705	7023,849	7806,702	8793,116	15149,437	56935,164

(**) compresi gli importi provenienti dalla DG REGIO (Fondo di coesione)

⁷⁹ L'anno N è l'anno in cui ha inizio l'attuazione della proposta/iniziativa.

⁸⁰ L'anno N è l'anno in cui ha inizio l'attuazione della proposta/iniziativa.

3.2.2. Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzazione di stanziamenti operativi
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzazione di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Indicare gli obiettivi e i risultati	Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017	... inserire gli anni necessari in funzione della durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	TOTALE	RISULTATI												
							Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero totale di risultati
↓																			

OBIETTIVI SPECIFICI⁸² reti di trasporto...

- Risultato

Si prevede che contribuisca complessivamente al finanziamento di 150 Mrd EUR dei **237 618,21 Mio EUR** indicati nell'elenco dei progetti individuati in via preliminare contenuto nella parte 1 dell'allegato del regolamento CEF.

- 2 256,9 Mio EUR di finanziamenti UE in strumenti finanziari stimoleranno 40 Mrd EUR di investimenti
- 11 238,3 Mio EUR di finanziamenti UE nell'ambito del Fondo di coesione stimoleranno 11,5 Mrd EUR di investimenti
- i rimanenti 22 230,5 Mio EUR di finanziamenti UE stimoleranno 98,5 Mrd EUR (sulla base di un tasso medio di cofinanziamento del 20%).

⁸¹ I risultati sono i prodotti e i servizi da fornire (ad es. numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strade costruiti, ecc.)

⁸² Quali descritti al punto 1.4.2. "Obiettivi specifici..."

in Mio EUR

**Investimenti stimati per i
progetti individuati in via
preliminare indicati nella
parte 1 dell'allegato del
regolamento CEF**

Priorità orizzontali	47 500,00
<i>di cui SESAR</i>	30 000,00
1. Corridoio Baltico – Adriatico	13 353,20
2. Warsavia – Berlino – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands	5 673,00
3. Corridoio Mediterraneo	37 690,00
4. Amburgo – Rostock – Burgas/confine turco – Pireo – Nicosia	8 037,60
5. Helsinki – La Valletta	31 936,00
6. Genova – Rotterdam	15 622,50
7. Lisbona – Strasburgo	17 170,00
8. Dublino – Londra – Parigi – Bruxelles	4 582,00
9. Amsterdam – Basilea/Lione – Marsiglia	12 551,30
10. Corridoio Strasburgo – Danubio	15 939,40
Altre sezioni della rete centrale	27 563,21
Totale	237 618,21

Gli importi dettagliati per corridoio saranno disponibili in fase di pianificazione e attuazione del programma.

OBIETTIVI SPECIFICI reti energetiche

- Risultato realizzazione degli 11 corridoi e aree prioritarie a 940 514 Mio EUR per corridoio in media

OBIETTIVI SPECIFICI Reti di telecomunicazione ⁸³:

- Risultato	Infrastrutture di servizi digitali sviluppate e introdotte in Europa	Si prevede un sostegno per le seguenti infrastrutture di servizi digitali nell'ambito del CEF:	2446,000
		<ul style="list-style-type: none"> • Identificazione e autenticazione elettroniche interoperabili in tutta Europa; • Piattaforma centrale europea per l'interconnessione dei registri delle imprese europei • Procedure elettroniche per l'apertura e la gestione di un'impresa in un altro paese europeo • Servizi transfrontalieri interoperabili di appalti elettronici • Servizi transfrontalieri interoperabili di giustizia elettronica • Servizi transfrontalieri interoperabili di sanità elettronica 	
- Risultato	Migliaia di nuclei familiari collegati a Internet con la banda larga	0.18 1827 321,000 3573 627,800 5547 974,600 6269 1101,400 8031 1411,200 9276 1630,000 11126 1955,000 45649 8021,000	

Totale parziale per l'obiettivo specifico Telecomunicazioni	679,000	843,800	1 302,600	1 621,400	1 734,200	2 003,000	2 284,000	10 468,000
COSTO TOTALE								56 539,354

⁸³ La ripartizione definitiva fra strumenti finanziari e sovvenzioni dipenderà dall'utilizzo degli strumenti finanziari da parte del mercato.

3.2.3. Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa

3.2.3.1. Sintesi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzazione di stanziamenti di natura amministrativa
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzazione di stanziamenti di natura amministrativa, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

DG MOVE	Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	TOTALE
RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane	4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
Altre spese amministrative	1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
Totale parziale RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	6,54	42,724
Esclusa RUBRICA 5⁸⁴ del quadro finanziario pluriennale (*)								
Risorse umane								
Altre spese di natura amministrativa 06 01 04 31	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Altre spese di natura amministrativa 13 01 04 XX	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	41,4
Totale parziale esclusa RUBRICA 5 (**) del quadro finanziario pluriennale	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Totale parziale esclusa RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	164,0
TOTALE MOVE (**)	17,998	23,126	23,691	24,519	25,02	25,33	25,64	165,324

⁸⁴

Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

TOTALE MOVE	23,098	28,526	29,291	30,419	31,22	31,93	32,24	206,724
--------------------	--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------	---------

(*) Nell'ipotesi che le componenti "trasporti" e "Fondo di coesione" del CEF siano delegate all'agenzia esecutiva TEN-T.

(**) escludendo 13 01 04 XX Fondo di coesione

Mio EUR (al terzo decimale)

DG ENER	Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	TOTALE
RUBRICA 5(*) del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane	5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
Altre spese amministrative	0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
Totale parziale RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
Esclusa RUBRICA 5⁸⁵ del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane								
Altre spese di natura amministrativa (**)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
Totale parziale esclusa RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
TOTALE ENER	9,055	8,382	9,272	9,764	9,464	9,655	9,955	65,547

(*) La DG ENER prevede la (parziale) esternalizzazione ad agenzie dell'attuazione del CEF. Importi e imputazioni saranno aggiustati se necessario in funzione dei risultati del processo di esternalizzazione.

(**) Questi stanziamenti comprendono le spese per i coordinatori UE. Inoltre, per l'esecuzione di attività definite nelle disposizioni del regolamento relativo agli orientamenti per l'infrastruttura energetica transeuropea si può fare riferimento all'ACER, salvo ulteriori decisioni.

⁸⁵ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

Mio EUR (al terzo decimale)

DG INFSO	Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	TOTALE
RUBRICA 5 (*) del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane	11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
Altre spese amministrative	0,2	0,21	0,22	0,23	0,24	0,25	0,26	1,61
Totale parziale RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539
Esclusa RUBRICA 5⁸⁶ del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane								
Altre spese di natura amministrativa	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
Totale parziale esclusa RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
TOTALE INFSO	13,317	14,861	17,104	18,140	19,303	20,275	20,539	123,539

(*) La DG INFSO prevede la (parziale) esternalizzazione ad agenzie dell'attuazione del CEF. Importi e imputazioni saranno aggiustati se necessario in funzione dei risultati del processo di esternalizzazione.

TOTALE stanziamenti di natura amministr. della Rubrica 5 del QFP	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
TOTALE stanziamenti di natura amministr. esclusa Rubrica 5 del QFP(*)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	155,946
TOTALE stanziamenti di natura amministr. esclusa Rubrica 5 del QFP	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	197,346

⁸⁶ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

TOTALE stanziamenti di natura amministrativa(*)	40,37	46,369	50,067	52,423	53,787	55,26	56,134	354,410
TOTALE stanziamenti di natura amministrativa	45,47	51,769	55,667	58,323	59,987	61,86	62,734	395,810

(*) escludendo 13 01 04 XX Fondo di coesione

3.2.3.2. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzazione di risorse umane
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzazione di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in unità equivalenti a tempo pieno

<i>DG MOVE</i>	Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020
• Posti della tabella dell'organico (posti di funzionari e di agenti temporanei)							
06 01 01 01 (in sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione)	26	28	29	31	32	32	32
XX 01 01 02 (nelle delegazioni)							
06 01 05 01 (ricerca indiretta)							
10 01 05 01 (ricerca diretta)							
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)⁸⁷							
06 01 02 01 (AC, INT, END della dotazione globale)	14	15	17	18	19	19	19
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL e END nelle delegazioni)							
XX 01 04 yy⁸⁸							
06 01 05 02 (AC, INT, END – Ricerca indiretta)							
10 01 05 02 (AC, INT, END – Ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
TOTALE MOVE	40	43	46	49	51	51	51

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

⁸⁷ AC= agente contrattuale; INT= personale interinale (“*Intérimaire*”); JED= giovane esperto in delegazione (“*Jeune Expert en Délégation*”); AL= agente locale; END= esperto nazionale distaccato

⁸⁸ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee “BA”).

Il fabbisogno di risorse umane sarà coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato, se del caso, da assegnazioni supplementari eventualmente concesse alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio. Importi e imputazioni saranno aggiustati in funzione dei risultati del processo di esternalizzazione previsto.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	Elaborazione di politiche e strategie, gestione e controllo dei programmi, selezione dei progetti, coordinamento e mantenimento dei contatti con tutte le parti interessate a livello di programma (ministeri, altre DG, istituzioni europee, banche internazionali quali la BEI, supervisione e controllo delle agenzie associate (personale esterno).
Personale esterno	Gestione del sistema informativo TENtec: raccolta di dati tecnici, finanziari e geografici per l'analisi, la gestione e le decisioni politiche nell'ambito del programma.

Stima da esprimere in unità equivalenti a tempo pieno

DG ENER		Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020
• Posti della tabella dell'organico (posti di funzionari e di agenti temporanei)								
	32 01 01 01 (in sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione)	34	39	45	45	45	46	46
	XX 01 01 02 (nelle delegazioni)							
	XX 01 05 01 (ricerca indiretta)							
	10 01 05 01 (ricerca diretta)							
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)⁸⁹								
	32 01 02 01 (AC, INT, END della dotazione globale)	17	20	22	25	25	26	26
	XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL e END nelle delegazioni)							
	XX 01 04 yy ⁹⁰	- in sede ⁹¹						
		- nelle delegazioni						
	XX 01 05 02 (AC, INT, END – Ricerca indiretta)							
	10 01 05 02 (AC, INT, END – Ricerca diretta)							
	Altre linee di bilancio (specificare)							
	TOTALE ENER	51	59	67	70	70	72	72

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

⁸⁹ AC= agente contrattuale; INT= personale interinale (“Intérimaire”); JED= giovane esperto in delegazione (“Jeune Expert en Délégation”); AL= agente locale; END= esperto nazionale distaccato Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee “BA”).

⁹⁰ Essenzialmente per Fondi strutturali, Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e Fondo europeo per la pesca (FEP).

Il fabbisogno di risorse umane sarà coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato, se del caso, da assegnazioni supplementari eventualmente concesse alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio. Importi e imputazioni saranno aggiustati in funzione dei risultati del processo di esternalizzazione previsto.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	<ul style="list-style-type: none"> - Sostegno ai consessi regionali e tematici nell'individuazione di progetti di interesse comune - processo di selezione - gestione degli inviti annuali a presentare proposte e selezione dei progetti a cui concedere il sostegno finanziario dell'UE - gestione finanziaria e dei progetti - valutazioni
Personale esterno	<ul style="list-style-type: none"> Sostegno ai consessi regionali e tematici nell'individuazione di progetti di interesse comune - processo di selezione - gestione degli inviti annuali a presentare proposte e selezione dei progetti da finanziare - gestione finanziaria e dei progetti - valutazioni

Stima da esprimere in unità equivalenti a tempo pieno

<i>DG INFSO</i>		Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020
• Posti della tabella dell'organico (posti di funzionari e di agenti temporanei)								
09 01 01 01 (in sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione)		83	93	108	114	121	127	129
XX 01 01 02 (nelle delegazioni)								
XX 01 05 01 (ricerca indiretta)								
10 01 05 01 (ricerca diretta)								
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)⁹²								
09 01 02 01 (AC, INT, END della dotazione globale)		9	10	12	13	14	14	14
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL e END nelle delegazioni)								
XX 01 04 yy⁹³	- in sede ⁹⁴							
	- nelle delegazioni							
XX 01 05 02 (AC, INT, END – Ricerca indiretta)								
10 01 05 02 (AC, INT, END – Ricerca diretta)								
Altre linee di bilancio (specificare)								
TOTALE		92	103	120	127	135	141	143

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane sarà coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato, se del caso, da assegnazioni supplementari eventualmente concesse alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio. Importi e imputazioni saranno aggiustati in funzione dei risultati del processo di esternalizzazione previsto.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	Coordinamento di politiche e strategie, gestione dei programmi, gestione dei progetti e delle sovvenzioni							
Personale esterno	Gestione dei progetti e delle sovvenzioni							
Fabbisogno totale stimato di risorse umane	183	205	233	246	256	264	266	

⁹² AC= agente contrattuale; INT= personale interinale (“*Intérimaire*”); JED= giovane esperto in delegazione (“*Jeune Expert en Délégation*”); AL= agente locale; END= esperto nazionale distaccato Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee “BA”).

⁹³

⁹⁴ Essenzialmente per Fondi strutturali, Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e Fondo europeo per la pesca (FEP).

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale 2014-2020*

- La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale 2014-2020
- La proposta/iniziativa implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica del quadro finanziario pluriennale

Spiegare la riprogrammazione richiesta, precisando le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

n.p.

- La proposta/iniziativa richiede l'attivazione dello strumento di flessibilità o la revisione del quadro finanziario pluriennale⁹⁵.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

n.p.

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

- La proposta/iniziativa non prevede il cofinanziamento da parte di terzi
- La proposta/iniziativa prevede il cofinanziamento indicato di seguito:

Stanziamanti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	... inserire gli anni necessari in funzione della durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento								
TOTALE stanziamenti cofinanziati								

⁹⁵ Cfr. punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha alcuna incidenza finanziaria sulle entrate
- X Proposal/initiative has the following financial impact:
 - sulle risorse proprie
 - X sulle entrate varie

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanzamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁹⁶					... inserire il numero di colonne necessario in funzione della durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3				
Articolo									

Per quanto riguarda le entrate varie con destinazione specifica, precisare le linee di spesa interessate.

da stabilire (i proventi generati dagli strumenti finanziari saranno riutilizzati nell'arco della durata del programma e incassati unitamente all'importo dell'investimento iniziale alla conclusione del programma.)

Precisare il metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate.

⁹⁶ Per quanto riguarda le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), gli importi indicati devono essere importi netti, cioè importi lordi da cui viene detratto il 25% per le spese di riscossione.