

XVI legislatura

# Il pacchetto di regolamenti sul meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe Facility)

80/DN

2 dicembre 2011



servizio affari  
internazionali  
del Senato

ufficio dei rapporti  
con le istituzioni  
dell'Unione europea



**Unione  
Europea**



Senato della Repubblica  
Servizio affari internazionali  
Ufficio per i rapporti con le istituzioni dell'Unione europea

XVI legislatura

# **Il pacchetto di regolamenti sul meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe Facility)**

Dossier 80/DN  
2 dicembre 2011

*a cura di Luca Briasco*

XVI Legislatura  
Dossier

# Servizio affari internazionali

## Direttore -

*Consigliere parlamentare anziano*  
Alessandra Lai

*Consigliere parlamentare*  
*Rappresentante permanente del Senato*  
*presso l'Unione Europea*  
Beatrice Gianani      \_0032 2 284 2297

*Segretario parlamentare*  
*Documentarista*  
Federico Pommier Vincelli      \_3542

## Segreteria

Fax 06 6706\_4336

Simona Petrucci      \_3666  
Adele Scarpelli      \_4529

**Ufficio dei Rapporti con gli Organismi Internazionali**  
(Assemblee Nato e Ueo ) fax 06 6706\_4807

*Consigliere parlamentare capo ufficio*  
Alessandra Lai      \_2969

*Segretario parlamentare Documentarista*  
Elena Di Pancrazio      \_3882

*Coadiutori parlamentari*  
Monica Delli Priscoli      \_4707  
Nadia Quadrelli      \_2653  
Laura E. Tabladini      \_3428

**Ufficio per le Relazioni Interparlamentari**  
(Assemblee Consiglio d'Europa, Osce, Ince )  
fax 06 6865635

*Consigliere parlamentare capo ufficio*  
Stefano Filippone Thaulero      \_3652

*Segretario parlamentare Documentarista*  
Giuseppe Trezza      \_3478

*Coadiutori parlamentari*  
Daniela Farneti      \_2884  
Antonella Usiello      \_4611

## Ufficio dei Rapporti con le Istituzioni dell'Unione Europea

Segreteria      \_2891  
fax 06 6706\_3677

*Consigliere parlamentare capo ufficio*  
Roberta d'Addio      \_2027

*Consiglieri*  
Davide A. Capuano      \_3477  
Raissa Teodori      \_2405

*Segretari parlamentari Documentaristi*  
Patrizia Borgna      \_2359  
Luca Briasco      \_3581  
Antonella Colmignoli      \_4986  
Viviana Di Felice      \_3761  
Laura Lo Prato      \_3992

*Coadiutori parlamentari*  
Antonina Celi      \_4695  
Silvia Perrella      \_2873  
Antonia Salera      \_3414

## Unità Operativa Attività di traduzione e interpretariato

fax. 06 6706 4336

*Segretario parlamentare*  
*Interprete Coordinatore*  
Angela Scaramuzzi      \_3417

*Segretari parlamentari Interpreti*  
Patrizia Mauracher      \_3397  
Claudio Olmeda      \_3416  
Cristina Sabatini      \_2571

Paola Talevi      \_2482

## INDICE

NOTA ILLUSTRATIVA	Pag.	i
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa - COM (2011) 665 def.	"	1
Documento di lavoro dei servizi della Commissione - Sintesi della valutazione d'impatto che accompagna il documento proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa - SEC (2011) 1263 def.	"	99
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti - COM (2011) 650 def.	"	109
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti per le reti transeuropee di telecomunicazioni e che abroga la decisione n. 1336/97/CE - COM (2011) 657 def.	"	161
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee che abroga la decisione n. 1364/2006/CE - COM (2011) 658 def.	"	191
Comunicazione della Commissione: "Un pacchetto per le infrastrutture europee integrate" - COM (2011) 676 def. ( <i>in lingua inglese</i> )	"	243



## NOTA ILLUSTRATIVA

Lo scorso 29 giugno, la Commissione europea ha presentato la Comunicazione "A Budget for Europe 2020" (COM (2011) 500), nella quale vengono enunciate le linee direttive delle prospettive finanziarie per il periodo 2014-2020.

Con particolare riferimento agli **interventi di carattere infrastrutturale nei settori del trasporto, dell'energia e delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC)**, la Commissione vi sottolineava in primo luogo come essi appaiano indispensabili per garantire un mercato unico pienamente funzionante.

Per il periodo 2014-2020, in base alle stime, occorreranno circa 200 miliardi di EUR per completare le reti transeuropee dell'energia, 540 miliardi di EUR per i trasporti e 250 miliardi di EUR per le TIC. Benché la maggior parte dei relativi investimenti dovrebbero essere garantiti dal mercato, saranno necessari, in itinere, interventi finalizzati a eliminare le strozzature e a garantire adeguati collegamenti transfrontalieri. L'esperienza accumulata nell'ultimo quindicennio dimostra che i bilanci nazionali non attribuiranno mai una priorità elevata agli investimenti plurinazionali e transfrontalieri per dotare il mercato unico dell'"infrastruttura di cui ha bisogno. Pertanto, **la Commissione ha proposto la creazione di un meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe Facility o CEF), con il compito di finanziare infrastrutture prioritarie di interesse per l'intera UE, sia fisiche che telematiche, che rispettino i criteri di sviluppo sostenibile.** La Facility verrà gestita a livello centrale e sarà finanziata da risorse di bilancio specifiche e mediante importi del Fondo di coesione destinati al trasporto. Gli investimenti realizzati in regioni dell'obiettivo convergenza avranno tassi di cofinanziamento da parte del bilancio UE superiori a quelli realizzati nelle regioni dell'obiettivo competitività.

**La Commissione propone di stanziare 40 miliardi di EUR per il periodo 2014-2020 a favore del meccanismo per collegare l'Europa, da integrare con ulteriori 10 miliardi riservati a investimenti correlati ai trasporti nell'ambito del Fondo di coesione.**

**Tale importo include 9,1 miliardi per il settore energetico, 31,6 per i trasporti (inclusivi dei 10,1 del Fondo di coesione) e 9,1 per le TIC.**

Dando seguito agli impegni annunciati nella comunicazione "A Budget for Europe", il 19 ottobre la Commissione ha presentato il pacchetto di proposte normative relativo al meccanismo per collegare l'Europa.

Il pacchetto consta di:

- **La comunicazione della Commissione "Un pacchetto per le infrastrutture europee integrate" (COM (2011) 676, a tutt'oggi in corso di traduzione);**

- **La proposta di regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa (COM (2011) 665);**
- **La proposta di regolamento sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (COM (2011) 650);**
- **La proposta di regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee delle telecomunicazioni (COM (2011) 657);**
- **La proposta di regolamento per le infrastrutture energetiche europee (COM (2011) 658).**

Si intende fornire, qui di seguito, un breve esame dei quattro provvedimenti legislativi, che prenda la mosse dalla proposta relativa al meccanismo per collegare l'Europa, per poi passare alle tre proposte relative rispettivamente a trasporti, telecomunicazioni ed energia.

## **1. La proposta di regolamento che istituisce un meccanismo per collegare l'Europa**

La proposta contiene le disposizioni che disciplinano il CEF (Connecting Europe Facility). Nella sua stesura si è tenuto conto dei lavori effettuati per preparare la revisione del quadro strategico in tutti e tre i settori (trasporti, telecomunicazioni, energia) in vista del prossimo QFP. In conformità a quanto previsto dall'art. 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, coerente e interconnesso.

Come indicato con chiarezza dal Rapporto Monti, 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 transfrontaliera procede invece a rilento, specie nel caso dei nuovi Stati membri, creando divisioni tra il centro e le periferie dell'UE, ostacolando l'ulteriore sviluppo degli scambi o la crescita di nuovi settori economici come l'e-commerce.

Il fabbisogno di investimenti individuato è particolarmente rilevante, e consta:

- **Nel settore dell'energia, di 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 dovrebbero essere garantiti dal mercato senza forme di sostegno, mentre per gli altri 100 miliardi si ravvisa la necessità di un intervento pubblico;**
- **Nel settore dei trasporti, di circa 1,5 trilioni di EUR nel periodo 2010-2030. Il completamento delle reti transeuropee richiederà a sua volta circa 500 miliardi di EUR entro il 2020, di cui 250 per completare i collegamenti mancanti ed eliminare le strozzature nella "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);**

- **Nel settore delle reti di telecomunicazione, di 270 miliardi di EUR per portare la banda larga ultraveloce in tutte le case e le imprese dell'UE entro il 2020.**

Nell'obiettivo di aumentare l'impatto delle risorse di bilancio UE, la Commissione propone di ricorrere in modo più sistematico 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. Gli strumenti finanziari innovativi hanno infatti il vantaggio di consentire al bilancio UE di esercitare un effetto moltiplicatore più forte, favorendo e attraendo altri finanziamenti pubblici e privati per progetti di interesse europeo. Sulla scorta dell'esperienza acquisita con gli strumenti finanziari utilizzati nell'ambito dell'attuale quadro finanziario e istituiti in collaborazione con la BEI, come per 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 ricompresi all'interno della strategia Europa 2020 verrà utilizzata per garantire risorse per gli investimenti a favore di progetti infrastrutturali di primario interesse strategico europeo. 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 destinate all'attivazione di strumenti finanziari non dovrebbero superare rispettivamente i 2 miliardi e il miliardo di EUR. Tali stime non sono peraltro da intendersi come massimali vincolanti, in quanto il volume di finanziamenti UE assegnati agli strumenti finanziari sarà adeguato di anno in anno.

La proposta della Commissione 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, nonché dei risultati delle valutazioni intermedie effettuate sui programmi 2007-2013.

Per tutti e tre i settori inclusi all'interno del CEF, i contributi delle parti interessate hanno fatto emergere un ampio consenso sul fatto che **per accelerare lo sviluppo di infrastrutture a valore aggiunto europeo occorra potenziare il sostegno dell'UE, garantendo una maggior mobilitazione dei finanziamenti per il conseguimento degli obiettivi della politica in materia di reti transeuropee, ad esempio attraverso un più efficace 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.**

Nell'individuare l'opzione strategica più efficace per il rafforzamento e completamento delle infrastrutture UE, la Commissione ha concentrato le proprie attenzioni sul conseguimento di due obiettivi specifici:

- **accrescere l'effetto leva dei fondi UE** definendo forme, criteri e metodi di finanziamento in grado di assicurare il massimo effetto moltiplicatore in termini di capacità di attrarre investimenti pubblici e privati;
- **favorire la realizzazione nei tempi stabiliti dei progetti cofinanziati dall'UE**, definendo meccanismi di controllo e valutazione che premiano l'efficienza e penalizzino l'uso inefficace dei fondi UE.

Muovendosi lungo un ventaglio di opzioni i cui estremi sono rappresentati da un'armonizzazione minima degli stimoli agli investimenti, con norme e impostazioni specifiche e assolutamente distinte per la concessione di un sostegno finanziario nell'ambito del CEF ai diversi settori, e un'armonizzazione massima, nella quale 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, la Commissione ha sposato un'opzione intermedia 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.**

Infine, 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 un innegabile valore aggiunto in una quadruplica prospettiva:

1. determinando una **semplificazione del quadro normativo UE** in materia di finanziamento delle infrastrutture TEN e un'impostazione coerente al finanziamento dei progetti UE nei tre settori;
2. garantendo **un'impostazione coerente e trasparente al sostegno finanziario dell'UE**, che in questo modo offrirebbe certezze e avrebbe un enorme potenziale di attrazione di ulteriori finanziamenti privati;
3. consentendo lo **sfruttamento di sinergie intersettoriali** nelle fasi di sviluppo e realizzazione dei progetti e assicurando così risparmi sui costi e/o uno sfruttamento più efficiente e un rendimento più elevato degli investimenti;
4. mettendo a frutto le esperienze e la **condivisione delle migliori pratiche** tra i diversi settori.

Come già sottolineato in introduzione, la proposta della Commissione riguardante il QFP prevede una dotazione di 50 miliardi di EUR per il periodo 2014-2020, di cui 9,1 per il settore energia, 21,7 + 10 dal Fondo di coesione per il settore trasporti e 9,2 per le telecomunicazioni e il digitale.

Per quanto concerne nello specifico il contenuto del regolamento, la strategia che la Commissione vi disegna è volta:

- **a 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 sostenibile e nell'agenda digitale europea;
- **a 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;
- **ad 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 fino al 2020;
- **a 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.

I temi affrontati nel regolamento sono, in estrema sintesi:

- **l'allineamento degli indicatori agli obiettivi della strategia Europa 2020;**
- **la flessibilità delle dotazioni di bilancio;**
- **una gestione centralizzata per i tre settori, eventualmente affidando gli aspetti realizzativi a un'agenzia esecutiva;**
- **l'individuazione di strumenti di finanziamento comuni;**
- **la previsione di criteri di aggiudicazione e di assistenza finanziaria comuni;**
- **una visibilità unificata per mezzo di programmi di lavoro annuali e un comitato comune.**

In base all'art. 5 della proposta di regolamento, in seguito alla valutazione intermedia sullo stato dei progetti, la Commissione può **trasferire finanziamenti tra i settori di ripartizione**, ad eccezione dei 10 miliardi di EUR trasferiti dai Fondi di coesione.

L'art. 10 della proposta fissa i **tassi di finanziamento** da parte della Commissione nei seguenti termini:

- nel settore dei trasporti, il 50% per le sovvenzioni destinate a studi; il 20% per i lavori nei settori ferroviario, delle vie navigabili interne, dei collegamenti di trasporto interni con porti e aeroporti, per le azioni finalizzate alla riduzione del rumore nel trasporto ferroviario di merci mediante adeguamento dei rotabili esistenti, nonché per lo sviluppo di porti e piattaforme multimodali; il 30% per le azioni riguardanti l'eliminazione di strozzature e il 40% per le azioni riguardanti sezioni transfrontaliere, sempre nel settore ferroviario e delle vie navigabili

interne; il 50% per contributi nell'ambito del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), e il 20% per contributi ai sistemi di gestione del traffico, servizi di trasporto merci, parcheggi sicuri nella rete stradale essenziale, nonché per azioni di sostegno allo sviluppo delle autostrade del mare;

- nel settore dell'energia, il 50% per studi e lavori, elevabile fino all'80% per le azioni che garantiscano un elevato grado di sicurezza dell'approvvigionamento a livello regionale o di Unione, ovvero rafforzino la solidarietà dell'Unione o comprendano soluzioni fortemente innovative;
- nel settore delle telecomunicazioni, il 50% per le azioni nel settore delle reti a banda larga; il 75% per le azioni nel settore dei servizi generici; fino al 100%, in casi eccezionali, per le piattaforme per servizi essenziali (normalmente finanziate attraverso appalti); il 75% per azioni di sostegno al programma, compresi gemellaggi, realizzazione di una cartografia delle infrastrutture e assistenza tecnica.

Tutti i tassi di cofinanziamento 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 concessi ricorrendo al Fondo di coesione.

L'articolo 12 reca norme in materia di **annullamento, riduzione, sospensione e soppressione delle sovvenzioni**. Il contributo finanziario viene annullato, tranne nei casi debitamente giustificati, nel caso di azioni la cui realizzazione non sia iniziata entro l'anno successivo alla data stabilita nelle condizioni che disciplinano l'assegnazione del contributo. La Commissione può altresì sospendere, ridurre, recuperare o sopprimere il contributo:

- 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.

La Commissione può chiedere il rimborso del contributo 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 ultimata.

Gli articoli 14 e 15 del Capo V precisano la natura degli strumenti finanziari utilizzabili per le azioni inquadrare all'interno di progetti di interesse comune, soffermandosi in particolare sugli **strumenti rappresentativi di capitale**, quali fondi di investimento aventi l'obiettivo di mettere a disposizione capitale di

rischio, e sui **prestiti e/o garanzie** la cui concessione vanga 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. Le azioni cui è concesso un contributo per mezzo di strumenti finanziari sono selezionate secondo l'ordine cronologico (principio "primo arrivato, primo servito"), perseguendo al contempo una diversificazione settoriale e una graduale diversificazione geografica tra gli Stati membri.

Infine, l'articolo 17 prevede, per quanto attiene alla programmazione degli interventi, che la Commissione adotti programmi di lavoro pluriennali e annuali per ogni settore, e possa anche adottare programmi di lavoro intersettoriali. Il programma di lavoro pluriennale sarà riesaminato almeno a metà periodo, e rivisto per mezzo di atti di esecuzione delegati alla Commissione, con l'assistenza di un comitato di coordinamento CEF.

## **2. La proposta di regolamento per la rete transeuropea dei trasporti.**

La proposta in esame, formulata anche tenendo conto del Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM (2011) 144), è volta ad affrontare e risolvere cinque questioni principali a livello dell'UE:

- 1) **I collegamenti mancanti, specie nelle tratte transfrontaliere**, che costituiscono un ostacolo importante per la libera circolazione delle merci e dei passeggeri all'interno degli Stati membri e fra essi e i paesi confinanti;
- 2) La notevole e perdurante disparità sotto il profilo della qualità e della disponibilità delle infrastrutture tra e all'interno degli Stati membri (**strozzature**), con particolare riferimento ai collegamenti est-ovest;
- 3) La **frammentazione** esistente all'interno dell'infrastruttura dei trasporti tra i diversi modi di trasporto, con particolare riferimento alle carenze multimodali di molti terminali merci, stazioni passeggeri, porti interni, porti marittimi, aeroporti e nodi urbani;
- 4) La necessità di contribuire a raggiungere gli obiettivi di **riduzione delle emissioni di gas a effetto serra** nel settore dei trasporti del 60% entro il 2050;
- 5) La presenza di **norme e requisiti operativi diversi tra Stati membri**, in particolare in materia di interoperabilità, il che non fa che aggiungere ostacoli e strozzature alle infrastrutture di trasporto.

La proposta di regolamento mira pertanto a istituire e sviluppare una rete transeuropea dei trasporti completa, che consiste in infrastrutture ferroviarie, vie navigabili interne, strade, trasporti marittimi e aerei, in grado di assicurare

l'efficiente funzionamento del mercato interno e rafforzare la coesione economica e sociale.

Per raggiungere tali obiettivi, il primo settore d'azione individuato è la cosiddetta "programmazione concettuale". Anche sulla base dei contributi offerti da una consultazione pubblica delle parti interessate, la Commissione è giunta alla conclusione che la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) possa essere sviluppata nel modo migliore attraverso **un'impostazione a doppio strato, consistente in una rete globale ("comprehensive network") e in una rete centrale ("core network")**.

**La rete globale costituisce lo strato di base della TEN-T, è costituita da tutte le infrastrutture esistenti e programmate che soddisfano i requisiti degli orientamenti e dovrà essere realizzata entro e non oltre il 31 dicembre 2050.**

**La rete centrale si sovrappone alla rete globale ed è costituita da tutte le sue parti più importanti sotto il profilo strategico. Essa rappresenta la spina dorsale della rete di mobilità multimodale, è concentrata su quei componenti della TEN-T che presentano il più elevato valore aggiunto europeo (collegamenti transfrontalieri mancanti, principali strozzature e nodi multimodali) e dovrà essere realizzata entro e non oltre il 31 dicembre 2030.**

Il secondo campo di azione riguarda gli strumenti di attuazione. La Commissione ha sviluppato il concetto di **"corridoi della rete centrale"**, tenendo in particolare considerazione i corridoi ferroviari per il trasporto delle merci di cui al regolamento (UE) n. 913/2010. Tali corridoi costituiscono lo strumento quadro per la realizzazione coordinata della rete centrale. Sotto il profilo del campo di applicazione, i corridoi della rete centrale in linea di principio comprendono tre modalità di trasporto e attraversano almeno tre Stati membri. Se possibile, dovrebbero stabilire un collegamento con un porto marittimo. Sotto il profilo delle attività, i corridoi della rete centrale forniranno una piattaforma per la gestione della capacità, gli investimenti, la costruzione e il coordinamento di impianti di trasporto multimodali e l'introduzione di sistemi di gestione del traffico interoperabili.

Il progetto della rete centrale è il risultato di una metodologia a due fasi.

La prima fase è consistita nell'individuare i nodi principali:

- I principali nodi urbani, comprendenti le capitali di tutti gli Stati membri, le "megacittà" e tutte le altre grandi aree urbane o conurbazioni (per un totale di 82);
- I porti all'infuori dei nodi urbani che superano una certa soglia di volume o soddisfano determinati criteri geografici (per un totale di 82);
- I punti di attraversamento delle frontiere più importanti, uno per modo tra ogni Stato membro e ogni paese confinante (per un totale di 46).

La seconda fase è consistita nel connettere questi nodi principali con collegamenti multimodali (strada, ferrovia, via navigabile), in base alla disponibilità o fattibilità, tenendo conto dell'efficienza e dell'efficacia e utilizzando preferibilmente l'infrastruttura esistente.

I corridoi della rete centrale sono in tutto dieci. L'Italia è direttamente interessata alle azioni relative:

- Al **Corridoio Baltico-Adriatico** (n. 1), per quanto concerne la linea ferroviaria Vienna-Graz-Klagenfurt-Udine-Venezia-Ravenna e il sistema portuale Trieste-Venezia-Ravenna;
- Al **Corridoio Mediterraneo** (n. 3), per quanto concerne le linee ferroviarie Lione-Torino, Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Trieste-Divaça, e il sistema di vie navigabili interne Milano-Mantova-Venezia-Trieste;
- Al **Corridoio Helsinki-La Valletta** (n. 5), per quanto concerne le linee ferroviarie Galleria del Brennero, Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e il sistema porti e autostrade del mare Palermo-La Valletta;
- Al **Corridoio Genova-Rotterdam** (n. 6), per quanto concerne la linea ferroviaria Genova-Milano/Novara-frontiera con la Svizzera.

L'Italia è altresì coinvolta, allo stesso titolo di tutti gli altri Stati membri, nei progetti relativi ai sistemi di gestione del traffico: Cielo unico europeo (SESAR), Sistemi di gestione del traffico stradale, ferroviario e su vie navigabili interne (STI, ERTMS e RIS) e Rete centrale di porti e aeroporti.

Anziché optare per un'impostazione programmatica basata sulla strategia attuale, seppur con alcune modifiche alla luce dell'esperienza acquisita e un maggiore coordinamento per quanto attiene alla realizzazione dei progetti, la proposta di regolamento combina un'impostazione più decisa per quanto riguarda il coordinamento della programmazione, attraverso l'identificazione di una configurazione ottimizzata per il "nucleo" strategico della TEN-T, con le stesse misure di coordinamento rafforzato in fase realizzativa.

### **3. La proposta di regolamento per le reti transeuropee di telecomunicazioni**

Oltre che dalla comunicazione "A Budget for Europe", la proposta in oggetto deriva direttamente dalla strategia "Europa 2020", che ha fatto delle infrastrutture digitali uno dei punti qualificanti dell'iniziativa faro "Un'agenda digitale europea". L'iniziativa faro metteva in rilievo l'esigenza di assicurare l'espansione e l'adozione della banda larga per tutti, a velocità sempre maggiori, tramite tecnologie sia fisse che senza fili, e di facilitare gli investimenti nelle nuove reti internet superveloci, aperte e competitive.

Gli orientamenti inclusi nella proposta individuano progetti di interesse comune per la diffusione delle reti di banda larga e delle infrastrutture di servizi

digitali, che dovrebbero contribuire a migliorare la competitività dell'economia europea, comprese le piccole e medie imprese (PMI), promuovere l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali e l'accesso a queste ultime e sostenere lo sviluppo di un mercato unico digitale.

La proposta di regolamento mira in particolare a eliminare le strozzature che ostacolano il completamento del mercato unico digitale. Tali strozzature si presentano sul lato sia della domanda che dell'offerta. Sul fronte della domanda, il mercato unico digitale, dotato di un notevole potenziale di crescita, dovrebbe presupporre che tutti i cittadini siano collegati a reti digitali. Sul fronte dell'offerta, le limitazioni sono associate a un elevato livello di inefficienza del mercato e alla scarsa attrattiva per gli investimenti nelle reti a banda larga e nella realizzazione di servizi essenziali di interesse pubblico (quasi l'assistenza sanitaria online, l'identità elettronica, gli appalti elettronici e la loro interoperabilità transfrontaliera).

Come già ricordato, il CEF mira a utilizzare strumenti finanziari innovativi per incentivare gli investimenti in infrastrutture nel settore delle telecomunicazioni, riducendo i rischi connessi e fornendo un finanziamento più a lungo termine sia per gli investitori alternativi che per quelli tradizionali. Nei casi in cui l'attrattiva commerciale degli investimenti sia particolarmente scarsa, è comunque contemplata la possibilità di intervenire con cofinanziamenti sotto forma di sovvenzioni.

Nel campo delle reti a banda larga, i progetti di interesse comune sono finalizzati a raggiungere entro il 2020 gli obiettivi dell'agenda digitale europea, che prevedono la copertura universale a 30 Mb o il collegamento come minimo del 50% dei nuclei famigliari europei a velocità di connessione superiori a 100 Mb. Sarà pertanto costituito un portafoglio equilibrato di progetti a 30 e 100 Mb, tenendo anche debito conto delle esigenze di investimento degli Stati membri, valutate a non più di 270 miliardi di EUR.

Per quanto riguarda l'infrastruttura di servizi digitali, le strozzature in termini di diffusione dei servizi in contesti interoperabili verranno affrontate mediante sovvenzioni dirette, spesso con elevati tassi di cofinanziamento, perché non esistono proprietari naturali di un'infrastruttura europea interoperabile di servizi, e né gli Stati membri, né gli investitori privati sembrano poter garantire l'introduzione di servizi in contesti interoperabili.

I progetti di interesse comune in questo campo riguardano, tra l'altro, connessioni portanti transeuropee ad alta velocità per le amministrazioni pubbliche; fornitura transfrontaliera di servizi di pubblica amministrazione elettronica basati sull'identificazione e sull'autenticazione interoperabili; l'accesso alle informazioni del settore pubblico, fra cui le risorse digitali del patrimonio europeo, data.eu e risorse multilingue; la sicurezza di internet e delle infrastrutture per servizi critici; servizi di energia intelligente. I progetti di interesse comune possono comprendere anche il sostegno a servizi pubblici



elettronici attuati nell'ambito di altri programmi dell'Unione come il programma ISA (soluzioni di interoperabilità per le amministrazioni pubbliche europee).

Più nel dettaglio, le priorità nel settore delle telecomunicazioni - che coinvolgono trasversalmente tutti i 27 Stati membri - consteranno:

- Di priorità orizzontali attinenti alla gestione, alla cartografia delle infrastrutture della banda larga e all'analisi dell'impatto ambientale, nonché ad azioni di sostegno e ad altre misure di sostegno tecnico;
- Di interventi mirati nel campo delle reti a banda larga che potranno consistere nell'introduzione dell'infrastruttura fisica passiva e attiva e degli elementi infrastrutturali accessori; nella predisposizione di strutture e servizi associati (cablaggio degli edifici, antenne, torri e altre strutture di supporto); nello sfruttamento di potenziali sinergie tra l'introduzione delle reti a banda larga e di altre reti di servizi pubblici;
- Di interventi nel campo delle infrastrutture di servizi digitali, con particolare riferimento alle dorsali transeuropee ad alta velocità per le amministrazioni pubbliche, l'erogazione transfrontaliera di servizi di eGovernment, la creazione delle condizioni per consentire l'accesso a informazioni detenute dal settore pubblico e a servizi multilinguistici, la sicurezza e prevenzione di atti illeciti e l'introduzione di soluzioni informatiche e telematiche per le reti energetiche intelligenti e per la fornitura di servizi energetici intelligenti.

#### **4. La proposta di regolamento per le infrastrutture energetiche europee**

Per quanto attiene alle infrastrutture energetiche, la proposta presentata dalla Commissione prende le mosse, oltre che dalla Comunicazione "A Budget for Europe", dalla comunicazione sulle priorità per le infrastrutture energetiche per il 2020 e oltre, adottata il 17 novembre 2010, e intende stabilire le norme per uno sviluppo tempestivo e per la piena interoperabilità delle reti di energia transeuropee al fine di raggiungere gli obiettivi di politica energetica del TFUE, per assicurare il funzionamento del mercato interno dell'energia e la sicurezza dell'approvvigionamento nell'Unione, promuovere l'efficienza energetica e lo sviluppo di forme di energia nuove e rinnovabili e promuovere l'interconnessione delle reti energetiche.

Nella sua relazione presentata nel giugno 2011 in occasione del Consiglio "Energia", la Commissione - come sottolineato anche nella comunicazione "A Budget for Europe" - ha stimato le esigenze di investimento totali in infrastrutture energetiche importanti a livello europeo fino al 2020 a circa 200 miliardi di euro, così ripartiti:

- Circa 140 miliardi di euro per sistemi di trasmissione di elettricità ad alta tensione, sia onshore che offshore, stoccaggio e applicazioni di reti intelligenti a livello di trasmissione e di distribuzione;

- Circa 70 miliardi di euro per i gasdotti per il trasporto di gas ad alta pressione (verso L'UE e tra i suoi Stati membri), stoccaggio e applicazioni di reti intelligenti a livello di trasmissione e di distribuzione;
- Circa 2,5 miliardi di euro per le infrastrutture e il trasporto di CO<sub>2</sub>.

La proposta mira alla piena integrazione del mercato interno dell'energia, assicurando tra l'altro che nessuno Stato membro rimanga isolato dalle reti europee, che ognuno contribuisca allo sviluppo sostenibile e alla protezione dell'ambiente consentendo all'Unione di raggiungere i propri obiettivi della riduzione del 20% delle emissioni di gas a effetto serra, dell'aumento del 20% dell'efficienza energetica e del 20% dell'energia rinnovabile nel consumo finale di energia entro il 2020, assicurando al contempo la sicurezza dell'approvvigionamento e la solidarietà tra gli Stati membri.

A tale scopo, la proposta individua, all'allegato I, un numero limitato di aree e corridoi prioritari a livello transeuropeo riguardanti le reti elettriche e del gas e le infrastrutture per il trasporto del petrolio e dell'anidride carbonica, per cui l'azione dell'Unione europea è maggiormente giustificata. Mira quindi ad attuare tali priorità:

- Razionalizzando le procedure di rilascio delle autorizzazioni per ridurre in modo significativo la loro durata per i progetti d'interesse comune (PIC) e aumentare la partecipazione e l'accettazione del pubblico;
- Agevolando il trattamento normativo dei PIC nel campo dell'elettricità e del gas, distribuendo i costi in base ai benefici forniti e assicurando che gli utili consentiti siano in linea con i rischi corsi dai soggetti coinvolti;
- Assicurando l'attuazione dei PIC attraverso un sostegno finanziario basato sul mercato o il sostegno diretto dell'UE (le cui modalità, come ricordato, sono disciplinate dalla proposta di regolamento sul meccanismo per collegare l'Europa).

La proposta è accompagnata da una valutazione d'impatto che analizza nel dettaglio le opzioni politiche disponibili nei campi del rilascio delle autorizzazioni e della consultazione del pubblico, della regolamentazione e del finanziamento, che dovrebbero trovare applicazione nell'ambito dei PIC selezionati per l'attuazione delle priorità infrastrutturali individuate.

Per quanto concerne il rilascio delle autorizzazioni, la proposta opta per l'istituzione di un regime di interesse comune europeo, prevedendo al contempo un insieme di norme certe sull'organizzazione e la durata del processo di rilascio dell'autorizzazione. In tema di misure di regolamentazione, si è privilegiata un'opzione "mista", che preveda una ripartizione ex ante dei costi da sostenere e un sistema di incentivi per i PIC che comportino maggiori rischi. Per il finanziamento dei progetti, vengono introdotti strumenti di condivisione del rischio (obbligazioni e garanzie) e strumenti di capitale di rischio (azioni), nonché sovvenzioni mirate, così da creare un kit di strumenti flessibili basati sul mercato accompagnati da un sostegno finanziario diretto.

Per quanto concerne le misure specifiche proposte, il regolamento accorda la priorità a dodici corridoi e aree per le infrastrutture energetiche strategiche a livello transeuropeo. Tra queste, otto interessano anche l'Italia, vale a dire, nel dettaglio:

- Tra i corridoi prioritari per l'elettricità, le Interconnessioni di elettricità nord-sud nell'Europa occidentale ("NSI West Electricity") e le Interconnessioni di elettricità nord-sud nell'Europa centro-orientale e sud-orientale ("NSI East Electricity");
- Tra i corridoi prioritari del gas, le Interconnessioni del gas nord-sud dell'Europa occidentale ("NSI West Gas"), le Interconnessioni del gas nord-sud nell'Europa centro-orientale e sud-orientale ("NSI East Gas") e il corridoio meridionale del gas ("Southern Gas Corridor", o SGC);
- Le tre "aree tematiche prioritarie", ossia lo Sviluppo di reti intelligenti, le "Autostrade elettriche" e la Rete transfrontaliera per il trasporto di biossido di carbonio.

Il regolamento fissa quindi le norme per individuare, all'interno di un insieme di categorie di infrastrutture energetiche definite, i progetti di interesse comune (PIC) necessari per attuare tali priorità. A tal fine stabilisce un processo di selezione basato su gruppi di esperti regionali, con un ruolo di consulenza per l'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia (ACER) in materia di elettricità e di gas, mentre la decisione finale, da aggiornare ogni due anni, viene presa dalla Commissione sulla base di un elenco di PIC a livello di tutta l'Unione. I gruppi di esperti e l'ACER svolgono anche funzioni di monitoraggio e valutazione dell'attuazione dei PIC, mentre la Commissione può nominare dei coordinatori europei per i PIC che incontrano maggiori difficoltà.

La proposta istituisce un regime di interesse comune per i PIC, cui va assegnato lo stato di massima importanza possibile a livello nazionale, attribuendo specifiche responsabilità a un'autorità nazionale competente per ogni Stato membro, con il compito di coordinare e sovrintendere al rilascio delle autorizzazioni (con opzione per un sistema integrato, con un'unica decisione di autorizzazione, o per un sistema coordinato, nel quale la decisione globale può comprendere più decisioni singole legalmente vincolanti). La proposta detta altresì gli standard minimi per la trasparenza e la partecipazione del pubblico e fissa la durata massima consentita del processo di rilascio delle autorizzazioni (tre anni, con un massimo di dodici mesi per la procedura legale di rilascio).

La proposta fornisce altresì una metodologia e un processo per l'elaborazione di un'analisi del rapporto costi-benefici armonizzata per tutti i PIC in materia di elettricità e gas. Sulla base di tale metodologia, all'ACER e alle autorità degli Stati membri spetta la responsabilità dell'allocazione dei costi conformemente ai benefici degli Stati membri direttamente o indirettamente coinvolti.

Infine, il regolamento determina le condizioni per l'ammissibilità dei PIC all'assistenza finanziaria dell'Unione nell'ambito del meccanismo di collegamento

dell'Europa, sia per gli studi (sostegno UE ammissibile per tutti i PIC, tranne quelli del settore petrolifero), sia per i lavori (sostegno UE ammissibile per tutti i PIC nel settore delle reti intelligenti e dell'anidride carbonica, nonché per i PIC in materia di elettricità e gas che soddisfano determinate condizioni - esternalità positive rilevanti, sostenibilità commerciale solo parziale - e che abbiano ottenuto una decisione di allocazione dei costi a livello transnazionale).



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 2014-2020<sup>1</sup>. 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 climatica<sup>2</sup>.

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 Monti<sup>3</sup>, 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

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> “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 2020<sup>4</sup> 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.

---

<sup>4</sup> 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"<sup>5</sup> (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 Commissione<sup>6</sup>, delle norme che disciplinano i finanziamenti

---

<sup>5</sup> COM(2011) 500

<sup>6</sup> 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"<sup>7</sup>. 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 UE<sup>8</sup>. 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 EUR<sup>9</sup> 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.

<sup>7</sup> COM(2010)700, pag. 5.

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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 sostenibile<sup>10</sup> 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.

---

<sup>10</sup> 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 europea<sup>11</sup>,

previa trasmissione della proposta ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale<sup>12</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>13</sup>,

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 2020<sup>14</sup>.
- (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 unico<sup>15</sup>.

---

<sup>11</sup> GU C [...] del [...], pag.

<sup>12</sup> GU C [...] del [...], pag.

<sup>13</sup> GU C [...] del [...], pag.

<sup>14</sup> 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

<sup>15</sup> 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 sviluppate<sup>16</sup>. 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”<sup>17</sup>, 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 trasporti<sup>18</sup>, il Parlamento europeo ha sottolineato che una politica dei trasporti efficiente richiede un quadro

---

<sup>16</sup> Risoluzione del Parlamento europeo 2010/2211(INI)

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

<sup>18</sup> 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-T<sup>19</sup>, 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 ...<sup>20</sup> 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. 5<sup>21</sup>, adottata nel luglio 2010, contiene 40 raccomandazioni, alcune delle quali sono state prese in considerazione nella presente proposta.

---

<sup>19</sup> Documento del Consiglio 10850/09

<sup>20</sup> GU L [...] del [...], pag. [...].

<sup>21</sup> [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert\\_group\\_5\\_final\\_report.pdf](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 EUR<sup>22</sup>) 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 2010<sup>23</sup>, 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 conclusioni<sup>24</sup>, 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 europeo<sup>25</sup> 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.

---

<sup>22</sup> In prezzi del 2011.

<sup>23</sup> 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.

<sup>24</sup> Documento del Consiglio 6950/11

<sup>25</sup> EUCO 2/1/11

- (18) Il regolamento (UE) n. XXXX/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... [Orientamenti per l'infrastruttura energetica transeuropea]<sup>26</sup> 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 2020<sup>27</sup> raccomanda l'attuazione dell'agenda digitale europea<sup>28</sup>, 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.<sup>29</sup>
- (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 transfrontalieri<sup>30</sup>.
- (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.

---

<sup>26</sup> GU L [...] del [...], pag. [...].

<sup>27</sup> COM(2010) 2020 def. del 3.3.2010.

<sup>28</sup> 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

<sup>29</sup> 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

<sup>30</sup> Conclusioni del Consiglio in merito all'agenda digitale europea – 3017<sup>a</sup> 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 ...<sup>31</sup> [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

---

<sup>31</sup> 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 finanziari<sup>32</sup>.
- (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 2009<sup>33</sup>, 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 UE<sup>34</sup>, 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.

---

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

<sup>33</sup> 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.

<sup>34</sup> 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'energia<sup>35</sup>.
- (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.

---

<sup>35</sup> 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 Commissione<sup>36</sup>.
- (46) È opportuno pertanto abrogare il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, del 18 settembre 1995<sup>37</sup>, 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:

---

<sup>36</sup> GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

<sup>37</sup> 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]<sup>38</sup>, 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]<sup>39</sup> 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]<sup>40</sup>;
- (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;

---

<sup>38</sup> GU L [...] del [...], pag. [...].

<sup>39</sup> GU L [...] del [...], pag. [...].

<sup>40</sup> 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)<sup>41</sup>.

### *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 serra<sup>42</sup>, 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.

---

<sup>41</sup> GU L 108 del 24.4.2002, pag. 33.

<sup>42</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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 EUR<sup>43</sup>. 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. 680/2007<sup>44</sup>. 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.

---

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

<sup>44</sup> 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 INFSO] 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]<sup>45</sup> 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;

---

<sup>45</sup> 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  
Ripporto 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 irregolarità<sup>46</sup> 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

---

<sup>46</sup> 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'Unione<sup>47</sup>.

#### *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

---

<sup>47</sup> 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

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

<b>Sezioni individuate in via preliminare</b>	<b>Modo</b>	<b>Descrizione/date</b>
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 - Zalău	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 – Salonicco – Pireo – Limassol – Nicosia

<b>Sezioni individuate in via preliminare</b>	<b>Modo</b>	<b>Descrizione/date</b>
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

<b>Sezioni individuate in via preliminare</b>	<b>Modo</b>	<b>Descrizione/date</b>
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

<b>Sezioni individuate in via preliminare</b>	<b>Modo</b>	<b>Descrizione/date</b>
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

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

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

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

<b>a) Corridoi prioritari</b>		
	Obiettivo	Stati membri interessati
1. Rete elettrica offshore nei mari del Nord Europa (“ <b>NSOG</b> ”)	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 (“ <b>NSI West Electricity</b> ”)	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 (“ <b>NSI West Gas</b> ”):	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 (“ <b>NSI East Electricity</b> ”):	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 (“ <b>NSI East Gas</b> ”):	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 (“ <b>BEMIP Electricity</b> ”):	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 (" <b>BEMIP Gas</b> "):	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 (" <b>SGC</b> "):	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>b) Aree prioritarie</b>		
	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><b>Gestione, cartografia e servizi innovativi</b></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><b>Azioni di sostegno e altre misure di sostegno tecnico</b></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.

<p><b>Caratteristiche dell'intervento</b></p>	<p><b>Descrizione</b></p>
<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.

<b>Servizio digitale</b>	<b>Descrizione</b>
<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/ABB<sup>48</sup>

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**<sup>49</sup>

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.

<sup>48</sup> ABM: Activity-Based Management – ABB: Activity-Based Budgeting.

<sup>49</sup> 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 successivi<sup>50</sup>.

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 OCSE<sup>51</sup> 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:**

<b>Obiettivo generale 1</b>	Contribuire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva		
<b>Indicatore</b>	<b>Situazione attuale</b>	<b>Obiettivo intermedio 2017</b>	<b>Obiettivo a lungo termine 2020</b>
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

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

<sup>51</sup> OCSE (2010), OECD Information Technology Outlook 2010, OECD Publishing. Disponibile all'indirizzo [http://dx.doi.org/10.1787/it\\_outlook-2010-en](http://dx.doi.org/10.1787/it_outlook-2010-en) Consultato il 17 maggio 2011



<b>Obiettivo generale 2</b>	Creare le condizioni necessarie per consentire all'UE di raggiungere gli obiettivi 20-20-20		
<b>Indicatore</b>	<b>Situazione attuale</b>	<b>Obiettivo intermedio 2017</b>	<b>Obiettivo a lungo termine</b>
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.

<b>Obiettivo specifico 1 - trasporti</b>	Eliminare le strozzature e realizzare i collegamenti mancanti		
<b>Indicatore</b>	<b>Ultimo risultato noto</b>	<b>Obiettivo intermedio 2017</b>	<b>Obiettivo finale</b>
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

<b>Obiettivo specifico 2 - trasporti</b>	Garantire trasporti sostenibili ed efficienti a lungo termine		
<b>Indicatore</b>	<b>Ultimo risultato noto</b>	<b>Obiettivo intermedio</b> <b>2017</b>	<b>Obiettivo finale</b> <b>2020</b>
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.

<b>Obiettivo specifico 3 – trasporti</b>	Ottimizzare l'integrazione e l'interconnessione dei modi di trasporto e accrescere l'interoperabilità dei servizi di trasporto		
<b>Indicatore</b>	<b>Ultimo risultato noto</b> <b>(collegamenti già esistenti)</b>	<b>Obiettivo intermedio</b> <b>2017</b>	<b>Obiettivo finale</b>
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:

<b>Obiettivo generale 1</b>	Contribuire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva		
<b>Indicatore</b>	<b>Situazione attuale</b>	<b>Obiettivo intermedio 2017</b>	<b>Obiettivo a lungo termine</b>
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

<b>Obiettivo generale 2</b>	Creare le condizioni necessarie per consentire all'UE di raggiungere gli obiettivi 20-20-20		
<b>Indicatore</b>	<b>Situazione attuale</b>	<b>Obiettivo intermedio 2017</b>	<b>Obiettivo a lungo termine</b>
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.

<b>Obiettivo specifico 1 - energia</b>	Promuovere l'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia e l'interoperabilità transfrontaliera delle reti elettriche e del gas		
<b>Indicatore</b>	<b>Ultimo risultato noto</b>	<b>Obiettivo intermedio</b>	<b>Obiettivo finale</b>
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.

<b>Obiettivo specifico 2 - energia</b>	Rafforzare la sicurezza dell'approvvigionamento nell'Unione		
<b>Indicatore</b>	<b>Ultimo risultato noto</b>	<b>Obiettivo intermedio 2017</b>	<b>Obiettivo finale</b>
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.

<b>Obiettivo specifico 3 - energia</b>	Contribuire allo sviluppo sostenibile e alla tutela dell'ambiente		
<b>Indicatore</b>	<b>Ultimo risultato noto</b>	<b>Obiettivo intermedio 2017</b>	<b>Obiettivo finale</b>
Trasmissione di energia rinnovabile dai luoghi di produzione ai principali centri di consumo e stoccaggio	(*)	(*)	(*)
Quantità di emissioni di CO <sub>2</sub> 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:**

<b>Obiettivo generale 1</b>	Contribuire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva		
<b>Indicatore</b>	<b>Situazione attuale</b>	<b>Obiettivo intermedio 2017</b>	<b>Obiettivo a lungo termine</b>
Volume degli investimenti privati per Internet a banda larga veloce e ultraveloce <sup>52</sup>			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 <sup>53</sup>	0	16,4 Mrd EUR	2020: 45,5 Mrd EUR <sup>54</sup>

---

<sup>52</sup> Previsione degli investimenti realizzati indipendentemente dal e senza l'intervento del CEF.

<sup>53</sup> Previsione del volume che si potrà ottenere con il CEF.

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

<b>Obiettivo specifico 1 - TIC</b>	Accelerare l'introduzione di reti a banda larga veloci e ultraveloci e il loro utilizzo		
<b>Indicatore</b>	<b>Ultimo risultato noto</b>	<b>Obiettivo intermedio</b> <b>2017</b>	<b>Obiettivo finale</b>
Livello di copertura della banda larga veloce ( $\geq 30$ 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%

<b>Obiettivo specifico 2 - TIC</b>	Interconnessione e interoperabilità dei servizi pubblici nazionali online nonché accesso a tali reti		
<b>Indicatore</b>	<b>Ultimo risultato noto</b>	<b>Obiettivo intermedio</b> <b>2017</b>	<b>Obiettivo finale</b>
Cittadini e imprese che utilizzano servizi pubblici online <sup>55</sup>	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 <sup>56</sup>	n/d	80%	2020: 100%

<sup>55</sup>

Misurati: cittadini e imprese che utilizzano servizi di eGovernment

<sup>56</sup>

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 CO<sub>2</sub> 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 previste<sup>57</sup>

**Gestione centralizzata diretta** da parte della Commissione

**Gestione centralizzata indiretta** con delega delle funzioni di esecuzione a:

- agenzie esecutive
- organismi creati dalle Comunità<sup>58</sup>
- 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).

<sup>57</sup> 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](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>58</sup> 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 contemplan 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 <sup>(59)</sup>	di paesi EFTA <sup>60</sup>	di paesi candidati <sup>61</sup>	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 <sup>(62)</sup>	di paesi EFTA <sup>63</sup>	di paesi candidati <sup>64</sup>	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

<sup>59</sup> SD = stanziamenti dissociati / SND = stanziamenti non dissociati

<sup>60</sup> EFTA: Associazione europea di libero scambio.

<sup>61</sup> Paesi candidati e, se del caso, potenziali paesi candidati dei Balcani occidentali.

<sup>62</sup> SD = stanziamenti dissociati / SND = stanziamenti non dissociati

<sup>63</sup> EFTA: Associazione europea di libero scambio.

<sup>64</sup> 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 <sup>(65)</sup>	di paesi EFTA <sup>66</sup>	di paesi candidati <sup>67</sup>	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 <sup>(68)</sup>	di paesi EFTA <sup>69</sup>	di paesi candidati <sup>70</sup>	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.

<sup>65</sup> SD = stanziamenti dissociati / SND = stanziamenti non dissociati

<sup>66</sup> EFTA: Associazione europea di libero scambio.

<sup>67</sup> Paesi candidati e, se del caso, potenziali paesi candidati dei Balcani occidentali.

<sup>68</sup> SD = stanziamenti dissociati / SND = stanziamenti non dissociati

<sup>69</sup> EFTA: Associazione europea di libero scambio.

<sup>70</sup> 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)

<b>Rubrica del quadro finanziario pluriennale</b>	Numero 1	Rubrica: Crescita intelligente e inclusiva
---	-------------	--

DG: MOVE			Anno N <sup>71</sup> <b>2014</b>	Anno N+1 <b>2015</b>	Anno N+2 <b>2016</b>	Anno N+3 <b>2017</b>	Anno N+4 <b>2018</b>	Anno N+5 <b>2019</b>	Anno N+6 <b>2020</b>	> 2020	<b>TOTALE</b>
• 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 <sup>72</sup>											
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
<b>TOTALE degli stanziamenti per la DG MOVE</b>	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.

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

<sup>72</sup> 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 <sup>73</sup> <b>2014</b>	Anno N+1 <b>2015</b>	Anno N+2 <b>2016</b>	Anno N+3 <b>2017</b>	Anno N+4 <b>2018</b>	Anno N+5 <b>2019</b>	Anno N+6 <b>2020</b>	> 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		<b>11238,3</b>
	Pagamenti	(2)	0,0	972,9	1102,6	1236,5	1291,7	1373,2	1551,3	3710,1	<b>11238,3</b>
Stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione per programmi specifici <sup>74</sup>											
Numero della linea di bilancio 13 01 04 XX (**)		(3)	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6		<b>41,4</b>
<b>TOTALE degli stanziamenti per la DG REGIO</b>	Impegni	=1+1a +3	1483,0	1517,4	1549,9	1593,3	1655,1	1700,4	1780,6		<b>11279,7</b>
	Pagamenti	=2+2a +3	5,1	978,3	1108,3	1242,4	1297,9	1379,7	1557,9	3710,1	<b>11279,7</b>

(\*\*) 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.

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

<sup>74</sup> 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 <sup>75</sup> <b>2014</b>	Anno N+1 <b>2015</b>	Anno N+2 <b>2016</b>	Anno N+3 <b>2017</b>	Anno N+4 <b>2018</b>	Anno N+5 <b>2019</b>	Anno N+6 <b>2020</b>	> 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	<b>10345,654</b>
	Pagamenti	(2)	452,542	915,785	1174,822	1264,782	1353,262	1568,942	1921,382	1694,137	<b>10345,654</b>
Stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione per programmi specifici <sup>76</sup>											
Numero della linea di bilancio 3201XX (***)		(3)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	0	<b>15,346</b>
<b>TOTALE degli stanziamenti per la DG ENER</b>	Impegni	=1+1a +3	1033	1335	1141	1321	1497	1761	2273	0	<b>10361</b>
	Pagamenti	=2+2a +3	456,02	917,763	1176,8	1266,76	1355,24	1570,92	1923,36	1694,137	<b>10361</b>

(\*\*\*) 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.

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

<sup>76</sup> 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 <sup>77</sup> 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 <sup>78</sup>											
Numero della linea di bilancio 090104XX		(3)	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,000	0	18,000
<b>TOTALE degli stanziamenti per la DG INFSO</b>	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
<b>TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 1(*) del quadro finanziario pluriennale</b>	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)

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

<sup>78</sup> 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	<b>56539,354</b>
	Pagamenti	(5)	906,542	4672,185	5839,722	6532,382	6963,862	7744,842	8730,382	15149,44	<b>56539,354</b>
• 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	<b>197,346</b>
<b>TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 1 (**)</b> del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+ 6	5637,000	6403,300	7196,900	8028,300	8908,100	9801,500	10761,600	0,000	<b>56736,700</b>
	Pagamenti	=5+ 6	929,820	4699,263	5867,500	6561,060	6993,340	7775,220	8761,060	15149,437	<b>56736,700</b>

(\*\*) 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)									
<b>TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 4</b> (importo di riferimento)	Impegni	=4+ 6									
	Pagamenti	=5+ 6									

<b>Rubrica del quadro finanziario pluriennale:</b>	<b>5</b>	“Spese amministrative”
--	----------	------------------------

Mio EUR (al terzo decimale)

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

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

Mio EUR (al terzo decimale)

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

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

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

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

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

<sup>80</sup> 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)	RISULTATI												TOTALE	
						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 di risultati	Costo
↓																			
OBIETTIVI SPECIFICI <sup>82</sup> 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%).

<sup>81</sup> 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.)

<sup>82</sup> 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**

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

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 <sup>83</sup>:

- 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"> <li>• Identificazione e autenticazione elettroniche interoperabili in tutta Europa;</li> <li>• Piattaforma centrale europea per l'interconnessione dei registri delle imprese europei</li> <li>• Procedure elettroniche per l'apertura e la gestione di un'impresa in un altro paese europeo</li> <li>• Servizi transfrontalieri interoperabili di appalti elettronici</li> <li>• Servizi transfrontalieri interoperabili di giustizia elettronica</li> <li>• Servizi transfrontalieri interoperabili di sanità elettronica</li> </ul>	
- 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
<b>COSTO TOTALE</b>								<b>56 539,354</b>

<sup>83</sup> 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
<b>RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>								
Risorse umane	4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	<b>34,414</b>
Altre spese amministrative	1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	<b>8,310</b>
<b>Totale parziale RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>	<b>5,298</b>	<b>5,626</b>	<b>5,891</b>	<b>6,319</b>	<b>6,520</b>	<b>6,530</b>	<b>6,54</b>	<b>42,724</b>
<b>Esclusa RUBRICA 5<sup>84</sup> del quadro finanziario pluriennale (*)</b>								
Risorse umane								
Altre spese di natura amministrativa 06 01 04 31	<b>12,7</b>	<b>17,5</b>	<b>17,8</b>	<b>18,2</b>	<b>18,5</b>	<b>18,8</b>	<b>19,1</b>	<b>122,6</b>
Altre spese di natura amministrativa 13 01 04 XX	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	<b>41,4</b>
<b>Totale parziale esclusa RUBRICA 5 (**)</b> del quadro finanziario pluriennale	<b>12,7</b>	<b>17,5</b>	<b>17,8</b>	<b>18,2</b>	<b>18,5</b>	<b>18,8</b>	<b>19,1</b>	<b>122,6</b>
<b>Totale parziale esclusa RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	<b>164,0</b>
<b>TOTALE MOVE (**)</b>	<b>17,998</b>	<b>23,126</b>	<b>23,691</b>	<b>24,519</b>	<b>25,02</b>	<b>25,33</b>	<b>25,64</b>	<b>165,324</b>

<sup>84</sup> 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.

<b>TOTALE MOVE</b>	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
<b>RUBRICA 5(*) del quadro finanziario pluriennale</b>								
Risorse umane	5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	<b>48,404</b>
Altre spese amministrative	0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	<b>1,797</b>
<b>Totale parziale RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>	<b>5,577</b>	<b>6,404</b>	<b>7,294</b>	<b>7,786</b>	<b>7,486</b>	<b>7,677</b>	<b>7,977</b>	<b>50,201</b>
<b>Esclusa RUBRICA 5<sup>85</sup> del quadro finanziario pluriennale</b>								
Risorse umane								
Altre spese di natura amministrativa (**)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
<b>Totale parziale esclusa RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>	<b>3,478</b>	<b>1,978</b>	<b>1,978</b>	<b>1,978</b>	<b>1,978</b>	<b>1,978</b>	<b>1,978</b>	<b>15,346</b>
<b>TOTALE ENER</b>	<b>9,055</b>	<b>8,382</b>	<b>9,272</b>	<b>9,764</b>	<b>9,464</b>	<b>9,655</b>	<b>9,955</b>	<b>65,547</b>

(\*) 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.

<sup>85</sup> 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
<b>RUBRICA 5 (*) del quadro finanziario pluriennale</b>								
Risorse umane	11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
Altre spese amministrative	<b>0,2</b>	<b>0,21</b>	<b>0,22</b>	<b>0,23</b>	<b>0,24</b>	<b>0,25</b>	<b>0,26</b>	<b>1,61</b>
<b>Totale parziale RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539
<b>Esclusa RUBRICA 5<sup>86</sup> del quadro finanziario pluriennale</b>								
Risorse umane								
Altre spese di natura amministrativa	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
<b>Totale parziale esclusa RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
<b>TOTALE INFSO</b>	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.

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

<sup>86</sup> 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.

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

(\*) 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
<b>• Posti della tabella dell'organico (posti di funzionari e di agenti temporanei)</b>							
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)							
<b>• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)<sup>87</sup></b>							
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)							
<b>XX 01 04 yy<sup>88</sup></b>							
<b>06 01 05 02 (AC, INT, END – Ricerca indiretta)</b>							
10 01 05 02 (AC, INT, END – Ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
<b>TOTALE MOVE</b>	<b>40</b>	<b>43</b>	<b>46</b>	<b>49</b>	<b>51</b>	<b>51</b>	<b>51</b>

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

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

<sup>88</sup> 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*

<b>DG ENER</b>		Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020
<b>• Posti della tabella dell'organico (posti di funzionari e di agenti temporanei)</b>								
	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)							
<b>• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)<sup>89</sup></b>								
	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 <sup>90</sup>	- in sede <sup>91</sup>						
		- 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)							
	<b>TOTALE ENER</b>	<b>51</b>	<b>59</b>	<b>67</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>72</b>	<b>72</b>

**XX** è il settore o il titolo di bilancio interessato.

<sup>89</sup> 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”).

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

<sup>91</sup> 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"> <li>- Sostegno ai consessi regionali e tematici nell'individuazione di progetti di interesse comune</li> <li>- processo di selezione</li> <li>- gestione degli inviti annuali a presentare proposte e selezione dei progetti a cui concedere il sostegno finanziario dell'UE</li> <li>- gestione finanziaria e dei progetti</li> <li>- valutazioni</li> </ul>
Personale esterno	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sostegno ai consessi regionali e tematici nell'individuazione di progetti di interesse comune</li> <li>- processo di selezione</li> <li>- gestione degli inviti annuali a presentare proposte e selezione dei progetti da finanziare</li> <li>- gestione finanziaria e dei progetti</li> <li>- valutazioni</li> </ul>

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
<b>• Posti della tabella dell'organico (posti di funzionari e di agenti temporanei)</b>								
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)								
<b>• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)<sup>92</sup></b>								
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)								
<b>XX 01 04 yy<sup>93</sup></b>	- in sede <sup>94</sup>							
	- nelle delegazioni							
<b>XX 01 05 02 (AC, INT, END – Ricerca indiretta)</b>								
10 01 05 02 (AC, INT, END – Ricerca diretta)								
Altre linee di bilancio (specificare)								
<b>TOTALE</b>		<b>92</b>	<b>103</b>	<b>120</b>	<b>127</b>	<b>135</b>	<b>141</b>	<b>143</b>

**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
<b>Fabbisogno totale stimato di risorse umane</b>	<b>183      205      233      246      256      264      266</b>

<sup>92</sup> AC= agente contrattuale; INT= personale interinale (“*Intérimaire*”); JED= giovane esperto in delegazione (“*Jeune Expert en Délégation*”); AL= agente locale; END= esperto nazionale distaccato

<sup>93</sup> Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee “BA”).

<sup>94</sup> 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 pluriennale<sup>95</sup>.

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:

Stanzamenti 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								

<sup>95</sup> 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 <sup>96</sup>					... 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.

<sup>96</sup> 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.





COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 19.10.2011  
SEC(2011) 1263 definitivo

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**Sintesi della valutazione d'impatto**

*che accompagna il documento*

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio**

**che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa**

{COM(2011) 665 definitivo}  
{SEC(2011) 1262 definitivo}

Il presente documento contiene la sintesi della relazione sulla valutazione di impatto relativa al regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa (CEF) diretto a finanziare predeterminate tecnologie dei trasporti, dell'energia e della comunicazione e informazione (ICT). Il nuovo strumento è stato proposto dalla Commissione nella sua comunicazione "Un bilancio per la strategia 2020" (in appresso la comunicazione MFF), adottata il 29 giugno 2011 e i relativi documenti di accompagnamento<sup>1</sup>. I regolamenti relativi al meccanismo (CEF) formano un pacchetto di strumenti legali che comprendono trasporti, energia e ICT, includendo anche i quadri strategici specifici per i tre settori interessati<sup>2</sup> e gli strumenti finanziari disponibili.

## **1. DEFINIZIONE DEL PROBLEMA**

Come ha riconosciuto la comunicazione MFF, l'attuale quadro UE per il finanziamento delle infrastrutture non è adeguato a fornire una risposta efficace alle sfide identificate sopra. Il finanziamento delle infrastrutture è effettivamente frammentato tra settori, programmi e strumenti di finanziamento, impedendo in tal modo il pieno sfruttamento delle possibili sinergie tra settori, programmi e strumenti di finanziamento e per ridurre i rischi<sup>3</sup>. In questo contesto e al fine di accelerare lo sviluppo dell'infrastruttura di cui l'UE ha bisogno, la Commissione ha deciso di proporre la creazione di uno strumento comune gestito centralmente, il cosiddetto CEF con una dotazione finanziaria di 50 miliardi di euro, diretto a finanziare "predeterminati progetti di infrastrutture prioritarie nei trasporti, l'energia e l'ICT di interesse dell'UE".

La creazione del CEF è diretta ad allineare lo strumento di finanziamento UE per le infrastrutture nei settori interessati sui rispettivi obiettivi strategici e, quindi, a contribuire alla semplificazione delle norme specifiche settoriali nell'ambito dei vincoli fissati dai quadri strategici.

La comunicazione MFF tuttavia non ha definito le regole operative del CEF, necessarie per permettere allo strumento di riuscire in termini operativi, vale a dire le regole operative in grado di creare le condizioni di investimento dirette ad accelerare lo sviluppo dell'infrastruttura di cui l'UE ha bisogno per la sua futura competitività sostenibile.

Al tempo stesso, come è stato evidenziato nella comunicazione MFF, un'analisi trasversale delle esistenti regole settoriali specifiche indica che, oltre alla creazione del CEF, vi è spazio per un'ulteriore semplificazione delle regole operative tra i tre settori interessati. Pertanto, il potenziale per attuare sinergie tra i settori all'interno del CEF andrebbe ulteriormente esplorato.

---

<sup>1</sup> COM(2011) 500 definitivo e SEC(2011) 868. Tutti i documenti sono accessibili all'indirizzo [http://ec.europa.eu/budget/biblio/documents/fin\\_fw1420/fin\\_fw1420\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/budget/biblio/documents/fin_fw1420/fin_fw1420_en.cfm).

<sup>2</sup> Le proposte legislative stabiliscono quadri strategici riveduti nei settori rispettivamente delle TEN-E, TEN-T e e-TEN.

<sup>3</sup> SEC(2011) 868, pag. 79.



Alla luce di quanto precede e sulla base di valutazioni del programma a posteriori, delle consultazioni delle parti interessate e delle raccomandazioni di esperti, la Commissione ha individuato due settori strategici principali nei quali lacune di mercato e normative impediscono ai finanziamenti UE di sostenere in modo adeguato lo sviluppo di infrastrutture necessarie per conseguire gli obiettivi della strategia UE 2020.

- **Leva finanziaria per investimenti** Le procedure, i metodi e le forme esistenti per la concessione di finanziamenti UE non portano ad una sufficiente leva finanziaria per investimenti. Sono state individuate tre principali ragioni alla base del continuo impatto limitato dei finanziamenti UE: i finanziamenti UE non sono sufficientemente incentrati su progetti con un reale valore aggiunto UE; le modalità con cui i tassi di cofinanziamento sono fissati oggi non promuovono gli investimenti necessari in quanto i tassi di cofinanziamento non corrispondono ai rischi di progetto e non sono proporzionati alla loro complessità e al valore aggiunto UE; le forme esistenti (sovvenzioni e/o, in alcuni settori, strumenti finanziari) con le quali i finanziamenti UE sono stati trasferiti verso i progetti finora non hanno creato un contesto sufficientemente in grado di attirare gli investimenti privati necessari in ognuno di questi settori.
- **Attuazione di progetto** Le esistenti condizioni nei settori delle domande di finanziamento e di sostegno, del monitoraggio e della valutazione, nonché della gestione del programma per una rapida attuazione di progetti cofinanziati dall'UE non sono adeguate.

La Commissione ha svolto un'analisi dei possibili sviluppi futuri di questi problemi con politiche immutate, in particolare con la prosecuzione del MFF 2007-2013 nel settore dell'energia, dei trasporti e dell'ICT. Tale analisi indica che in questo contesto, lo sviluppo di infrastrutture a valore aggiunto europeo, non si verificherà probabilmente prima del 2020. La partecipazione del settore privato resterà marginale, anche per progetti che presentano un potenziale interesse commerciale nel lungo termine. Continueranno a mancare importanti collegamenti transeuropei, inclusi quelli con i paesi vicini, in particolare nel caso di progetti che presentano gravi difficoltà tecniche o un interesse commerciale limitato per i promotori del progetto. Ciò avrà quindi un impatto negativo ad esempio sul funzionamento del mercato interno, sull'accessibilità e i collegamenti con i paesi vicini. Anche gli impatti sugli obiettivi relativi all'ambiente e al cambiamento climatico resteranno probabilmente poco significativi se continueranno le politiche attuali.

## **2. ANALISI DELLA SUSSIDIARIETÀ**

Le reti transeuropee rientrano nell'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 dell'UE di intervenire nel finanziamento delle infrastrutture è stabilito all'articolo 171 che prevede che 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". Inoltre, anche la competenza dell'UE in materia di energia è contenuta nel TFUE, all'articolo 194. Per quanto riguarda le reti transeuropee, le proposte di finanziamento della Commissione devono essere approvate dagli Stati membri, che sono responsabili della programmazione e della costruzione dei progetti.

Nella comunicazione sulla revisione del bilancio, la Commissione ha sottolineato l'importanza di utilizzare il bilancio UE per "colmare le lacune lasciate dalla dinamica delle politiche nazionali, affrontando più ovviamente le sfide transfrontaliere in settori come le infrastrutture, la mobilità, la coesione territoriale... — lacune che danneggerebbero altrimenti gli interessi dell'UE nel suo complesso."<sup>4</sup>. Gli Stati membri tendono ad attribuire la priorità principale a progetti di primaria rilevanza nazionale nel programmare e finanziare le infrastrutture<sup>5</sup>. Tuttavia, i collegamenti transfrontalieri sono essenziali se le TEN devono diventare una realtà e, cosa altrettanto importante, in una configurazione ottimale che comporti il più alto valore aggiunto UE per i cittadini dell'Unione.

Successivamente, la Commissione ha presentato con chiarezza la propria posizione per quanto riguarda il ruolo del bilancio UE nel sostegno allo sviluppo delle infrastrutture, in particolare nei settori dell'energia, dei trasporti e delle ICT, nella sua comunicazione MFF: "...l'esperienza insegna che i bilanci nazionali non attribuiranno mai ad investimenti plurinazionali e transfrontalieri una priorità sufficiente a dotare il mercato unico dell'infrastruttura di cui esso ha bisogno.". Questo è un altro esempio del valore aggiunto del bilancio UE. In effetti, la Commissione ha ulteriormente osservato, "I costi per l'Europa di un investimento insufficiente nella sua futura rete di trasporti sarebbero molto elevati."<sup>6</sup>.

La motivazione di un intervento europeo nel settore del finanziamento delle infrastrutture deriva dalla natura transnazionale del problema individuato.

### **3. OBIETTIVI DELL'INIZIATIVA UE**

Come definito nella comunicazione MFF, il principale obiettivo del CEF è di accelerare lo sviluppo delle infrastrutture di cui l'UE ha bisogno per raggiungere gli obiettivi in materia di energia e cambiamento climatico associati alla strategia 2020 dell'UE e, più in generale, per raggiungere la futura competitività sostenibile. Al fine di raggiungere tale obiettivo e alla luce del problema identificato alla sezione 2 supra, l'obiettivo generale dell'iniziativa accompagnata dalla presente valutazione di impatto è di stabilire regole operative ottimali che disciplinano l'uso di fondi nell'ambito del CEF.

Al tempo stesso, come menzionato alla sezione 4 della comunicazione MFF, anche i programmi e gli strumenti come lo strumento CEF, inclusi nella comunicazione MFF, si concentrano nella semplificazione delle regole specifiche settoriali. Pertanto, l'iniziativa proposta dovrebbe sfruttare il più possibile le sinergie all'interno di ogni settore e tra i settori tenendo conto degli obiettivi strategici stabiliti dai quadri strategici specifici settoriali.

#### *Obiettivi specifici (OS)*

Alla luce di quanto precede e sulla base del problema definito alla sezione 2 della presente valutazione di impatto, l'obiettivo generale di introdurre regole operative del CEF può essere

---

<sup>4</sup> COM(2010) 700, pag. 5.

<sup>5</sup> Cfr. le relazioni di valutazione dell'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.

<sup>6</sup> SEC(2011) 368, pag. 78.

tradotto in due obiettivi specifici coerenti con il documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la comunicazione 2011<sup>7</sup>:

**OS 1** Definire forme, metodi e regole di finanziamento per garantire la massima leva di contributi al bilancio UE nell'attrarre investimenti pubblici e privati per progetti aventi una dimensione europea e del mercato unico, in particolare reti prioritarie che devono essere realizzate entro il 2020 e dove il valore aggiunto europeo è più garantito includendo, se del caso, quelle che attraversano i confini dell'UE.

**OS 2** Definire meccanismi di monitoraggio e valutazione che compensano le prestazioni e penalizzano l'utilizzo non efficace di fondi UE al fine di garantire la realizzazione effettiva e tempestiva dei progetti sostenuti.

#### *Obiettivi operativi (OO)*

Questi obiettivi specifici possono essere tradotti, a loro volta, in una serie di **obiettivi operativi**.

Per quanto riguarda la leva degli investimenti:

- *OO 1:* definire obiettivi e criteri a più livelli per la valutazione della proposta al fine di garantire che i finanziamenti vengano trasferiti ad iniziative che realizzano progetti con elevato valore aggiunto UE.
- *OO 2:* *definire tassi massimi di cofinanziamento per il sostegno UE a progetti secondo le priorità stabilite sotto il profilo del valore aggiunto UE e delle carenze rischio/mercato che tali progetti devono affrontare. Consentire un utilizzo flessibile di questi tassi, al fine di massimizzare la leva dei contributi al finanziamento UE.*
- *OO 3:* *promuovere la partecipazione di investitori in infrastrutture specializzate attraverso regole per l'uso di strumenti basati sul mercato e mettendo a disposizione fondi sufficienti per il sostegno di strumenti innovativi.*

Per quanto riguarda la realizzazione dei progetti:

- *OO 4:* *definire le regole per la selezione delle proposte al fine di garantire una allocazione dei fondi competitiva e trasparente.*
- *OO 5:* *istituire un quadro coerente per il monitoraggio e la valutazione a sostegno delle decisioni di continuare, interrompere o ricalibrare il sostegno di finanziamento UE (vale a dire il principio "lo utilizzi o lo perdi", le regole per assicurare che la riallocazione competitiva di fondi sia presa su basi trasparenti e altamente competitive).*
- *OO 6:* *Istituire una struttura istituzionale adeguata per la gestione centralizzata del programma.*

---

<sup>7</sup> Staff Working Paper, A Budget for Europe 2020: the current system of funding, the challenges ahead, the results of stakeholders consultation and different options on the main horizontal and sectoral issues (l'attuale sistema di finanziamento, le sfide che ci attendono, i risultati della consultazione delle parti interessate e i diversi pareri sulle principali questioni orizzontali e settoriali (SEC(2011) 868 definitivo).

#### **4. OPZIONI**

Trovare l'equilibrio appropriato tra coerenza con gli obiettivi della politica settoriale e la massimizzazione delle sinergie sarà essenziale nel definire regole operative ottimali del CEF. Solo un appropriato equilibrio di questo tipo potrà garantire regole operative CEF ottimali, vale a dire concepite in modo tale da ottenere il massimo rapporto qualità prezzo.

Le opzioni strategiche identificate, che consistono in combinazioni di vari gradi di armonizzazione della leva degli investimenti e della realizzazione dei progetti, possono essere collocate tra due estremi: ad un estremo, il minimo di armonizzazione della leva degli investimenti e della realizzazione dei progetti e all'altro estremo, il massimo di leva di investimenti e di realizzazione dei progetti. Tra questi due estremi, vi sono diverse opzioni intermedie, che consistono in combinazioni di livelli minimi e massimi di armonizzazione nonché di livelli di armonizzazione variabili.

Tali combinazioni figurano nella tabella 1 che segue:

**Tabella 1: Identificazione delle possibili opzioni strategiche**

<i>Leva finanziaria</i>	<i>L minima</i>	<i>L massima</i>	<i>L Variabile</i>
<i>Realizzazionee</i>			
<b>R Min</b>	<p><b>L Min – R Min (Base CEF)</b>                      Tassi di cofinanziamento distinti per ogni settore e tipo di progetti                      Mix distinto di strumenti finanziari innovativi per ogni settore                      Criteri distinti per identificare il valore aggiunto UE secondo le priorità settoriali                      Bandi e procedure di selezione distinti per ogni settore                      Serie distinte di strumenti di monitoraggio e regole "lo utilizzi o lo perdi" per ogni settore                      Struttura di gestione/agenzia esecutiva distinta per ogni settore</p>	<p><b>L massima – R minima</b>                      Tassi di cofinanziamento comuni per tutti i settori per ogni tipo di progetti                      Mix comune di strumenti innovativi                      Obiettivi e criteri comuni per un valore aggiunto UE sulla base delle priorità complessive della strategia Europa 2020 e del bilancio per Europa 2020                      Bandi e procedure di selezione distinti per ogni settore                      Serie distinte di strumenti di monitoraggio e regole "lo utilizzi o lo perdi" per ogni settore                      Struttura di gestione/agenzia esecutiva distinta per ogni settore</p>	<p><b>L variabile — R Min</b>                      Tassi comuni per determinati tipi di progetti (ad esempio studi), tassi comuni in funzione del livello di rischio affrontato dai progetti; tassi specifici per determinati progetti a seconda delle priorità strategiche settoriali. Mix distinto per ogni settore formato da:                      — una serie comune di strumenti di capitale e debito;                      — diversi strumenti aggiuntivi specifici                      Criteri comuni basati su priorità complessive della strategia e bilancio Europa 2020 ma adattati ove necessario a migliori priorità di obiettivi settoriali all'interno delle priorità complessive                      Bandi e procedure di selezione distinti per ogni settore                      Serie distinte di strumenti di monitoraggio e regole "lo utilizzi o lo perdi" per ogni settore                      Struttura di gestione/agenzia esecutiva distinta per ogni settore</p>
<b>R massima</b>	<p><b>L minima – R massima</b>                      Tassi di cofinanziamento distinti per ogni settore e tipo di progetti                      Mix distinto di strumenti finanziari innovativi per ogni settore                      Criteri distinti per identificare il valore aggiunto UE secondo le priorità settoriali                      Bandi e procedure comuni                      Serie unica di strumenti di monitoraggio e regole "lo utilizzi o lo perdi"                      Struttura di gestione unica (agenzia esecutiva)</p>	<p><b>L massima – R massima</b>                      Tassi di cofinanziamento comuni per tutti i settori per ogni tipo di progetti                      Mix comune di strumenti innovativi                      Obiettivi e criteri comuni per un valore aggiunto UE sulla base delle priorità complessive della strategia Europa 2020 e del bilancio per Europa 2020                      Bandi e procedure comuni                      Serie unica di strumenti di monitoraggio e regole "lo utilizzi o lo perdi"                      Struttura di gestione unica (agenzia esecutiva)</p>	<p><b>L variabile — R massima</b>                      Tassi comuni per determinati tipi di progetti (ad esempio studi), tassi comuni in funzione del livello di rischio affrontato dai progetti; tassi specifici per determinati progetti a seconda delle priorità strategiche settoriali. Mix distinto per ogni settore formato da:                      — una serie comune di strumenti di capitale e debito;                      — diversi strumenti aggiuntivi specifici                      Criteri comuni basati su priorità complessive della strategia e bilancio Europa 2020 ma adattati ove necessario verso migliori priorità settoriali all'interno delle priorità complessive                      Bandi e procedure comuni                      Serie unica di strumenti di monitoraggio e regole "lo utilizzi o lo perdi"                      Struttura di gestione unica (agenzia esecutiva)</p>

<i>R variabile</i>	<b>L minima – R variabile</b>	<b>L massima – R variabile</b>	<b>L variabile — R variabile</b>
	<p>Tassi di cofinanziamento distinti per ogni settore e tipo di progetti</p> <p>Mix distinto di strumenti finanziari innovativi per ogni settore</p> <p>Criteri distinti per identificare il valore aggiunto UE secondo le priorità settoriali</p> <p>Bandi (e procedure) comuni per progetti con una dimensione transettoriale (utilizzando una linea di finanziamento comune dedicata) Bandi distinti per progetti settoriali specifici ma procedure comuni (cioè pienamente armonizzate)</p> <p>Una serie centrale di strumenti di monitoraggio comuni/armonizzati e regole "o lo utilizzi o lo perdi" con strumenti specifici e regole adattate/obiettivo per tener conto delle caratteristiche settoriali</p> <p>Agenzia esecutiva unica come struttura di gestione comune ma con vari gradi di delega di compiti da parte dei servizi della Commissione in ogni settore</p>	<p>Tassi di cofinanziamento comuni per tutti i settori per ogni tipo di progetti</p> <p>Mix comune di strumenti innovativi</p> <p>Obiettivi e criteri comuni per un valore aggiunto UE sulla base delle priorità complessive della strategia Europa 2020 e del bilancio per Europa 2020</p> <p>Bandi (e procedure) comuni per progetti con una dimensione transettoriale (utilizzando una linea di finanziamento comune dedicata) Bandi distinti per progetti settoriali specifici ma procedure comuni (cioè pienamente armonizzate)</p> <p>Una serie centrale di strumenti di monitoraggio comuni/armonizzati e regole "o lo utilizzi o lo perdi" con strumenti specifici e regole adattate/obiettivo per tener conto delle caratteristiche settoriali</p> <p>Agenzia esecutiva unica come struttura di gestione comune ma con vari gradi di delega di compiti da parte dei servizi della Commissione in ogni settore</p>	<p>Tassi comuni per determinati tipi di progetti (ad esempio studi), tassi comuni in funzione del livello di rischio affrontato dai progetti; tassi specifici per determinati progetti a seconda delle priorità strategiche settoriali.</p> <p>Mix distinto per ogni settore formato da</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— una serie comune di strumenti di capitale e debito;</li> <li>— diversi strumenti aggiuntivi specifici</li> </ul> <p>Criteri comuni basati su priorità complessive della strategia e bilancio Europa 2020 ma adattati ove necessario a migliori priorità settoriali all'interno delle priorità complessive</p> <p>Bandi (e procedure) comuni per progetti con una dimensione transettoriale (utilizzando una linea di finanziamento comune dedicata) Bandi distinti per progetti settoriali specifici ma procedure comuni (cioè pienamente armonizzate)</p> <p>Una serie centrale di strumenti di monitoraggio comuni/armonizzati e regole "o lo utilizzi o lo perdi" con strumenti specifici e regole adattate/obiettivo per tener conto delle caratteristiche settoriali</p> <p>Agenzia esecutiva unica come struttura di gestione comune ma con vari gradi di delega di compiti da parte dei servizi della Commissione in ogni settore</p>

Dato l'elevato numero di possibili opzioni che risultano (teoricamente), le nove combinazioni di scenari sono state sottoposte ad uno screening preliminare iniziale al fine di valutarne la coerenza interna come opzioni strategiche, da un lato, e la loro capacità di affrontare effettivamente le cause identificate dei problemi e i corrispondenti obiettivi strategici specifici, dall'altro. Inoltre, è stata anche valutata la loro coerenza con l'obiettivo della Commissione di migliorare l'efficienza dell'attuale quadro finanziario, tra l'altro, semplificando/armonizzando nella misura possibile le regole attuali. È così emerso che tre delle nove combinazioni teoriche non costituirebbero opzioni strategiche realizzabili: due (L massima – R minima e L minima – R massima) per ragioni di (mancanza di) compatibilità tra scenari, vale a dire per mancanza di coerenza interna come opzioni strategiche; e un'altra (L minima – R minima) per mancanza di efficacia nel conseguire gli obiettivi CEF da raggiungere.

## 5. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

Prendendo in considerazione le precondizioni (bilancio, gestione centrale, allineamento degli strumenti di finanziamento UE all'interno dei settori includendo anche gli strumenti basati sul mercato) della creazione del CEF, incluse in tutte le opzioni strategiche adottate nell'attuale valutazione di impatto della CEF, diviene evidente che il CEF contribuirà a significativi impatti settoriali nonché a impatti complessivi a livello socioeconomico e ambientale rispetto allo scenario "business-as-usual".

Gli impatti positivi dello sviluppo accelerato dell'infrastruttura attraverso la creazione del CEF saranno visibili per tutte le opzioni strategiche. Tuttavia, il loro ordine di grandezza dipenderà dall'efficacia delle opzioni strategiche nell'affrontare il problema individuato, le regole operative ottimali del CEF.

L'analisi degli impatti ha dimostrato che i diversi gradi di armonizzazione tra settori operativi del CEF hanno chiare implicazioni in termini di impatti. Questi ultimi, che sono valutati come cambiamenti netti rispetto alla base CEF (L minima – R minima), sono riassunti nella Tabella 1 che segue.

**Tabella 1: Tabella riepilogativa degli impatti delle opzioni strategiche adottate nell'ambito del CEF**

<i>Impatto su</i>	<i>Opzione L variabile – R minima</i>	<i>Opzione L massima – R massima</i>	<i>Opzione L massima – R variabile</i>	<i>Opzione L variabile – R massima</i>	<i>Opzione L variabile – R variabile</i>	<i>Opzione L minima – R variabile</i>
Sviluppo accelerato dell'infrastruttura di interesse UE	+	-	-	+	++	+
<i>di cui:</i>						
<i>Coerenza con quadri strategici settoriali</i>	+	-	-	=	+	+
<i>Grado di sinergie tra settori</i>	=	++	++	++	++	=
Riduzione degli oneri amministrativi	=	++	+	++	+	+

Legenda: - : impatto negativo  
 = : status quo  
 + : impatto positivo  
 ++ : impatto molto positivo

## 6. CONFRONTO DELLE OPZIONI

Alla luce dell'analisi degli impatti, le opzioni strategiche L variabile – R minima, L massima – R massima, L massima – R variabile e L minima – R variabile sono escluse. Da un punto di vista generale, l'analisi dimostra che le opzioni strategiche L variabile – R variabile e

L variabile – R massima sono le opzioni strategiche più efficaci nel raggiungere l'obiettivo di definire regole operative ottimali del CEF che consentirebbero di accelerare lo sviluppo dell'infrastruttura di interesse UE.

Mentre l'opzione L variabile – R variabile sembrerebbe la migliore dal punto di vista della coerenza, l'opzione L variabile – R massima sembrerebbe essere più efficace. Scegliere tra queste due opzioni strategiche significa saper contemperare massimizzazione delle sinergie tra settori e massimizzazione della coerenza all'interno di ogni settore con i suoi obiettivi strategici specifici. Effettivamente, mentre l'opzione L variabile – R massima è più ambiziosa in termini di armonizzazione tra settori, essa offre anche meno coerenza per ogni settore con i suoi obiettivi strategici specifici.

Per questa ragione l'attuale valutazione di impatto ritiene che entrambe le opzioni siano valide e che sono i decisori politici che devono saper contemperare tra coerenza con gli obiettivi strategici settoriali e massimizzazione delle sinergie di cui sopra.

## **7. MONITORAGGIO E VALUTAZIONE**

La Commissione valuterà e rivedrà adeguatamente il regolamento 3 anni dopo la sua adozione. Inoltre, la Commissione monitorerà costantemente l'efficacia del regolamento con gli strumenti già a disposizione, attraverso la relazione annuale da parte di un'agenzia esecutiva, ma anche una relazione BEI annuale sull'uso e gli effetti degli strumenti di finanziamento innovativi. Verrà inoltre effettuata una relazione di valutazione esterna sulla struttura istituzionale.





COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 19.10.2011  
COM(2011) 650 definitivo

2011/0294 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**  
**sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2011) 1212 definitivo}

{SEC(2011) 1213 definitivo}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### 1.1. Contesto e obiettivi

A partire dalla metà degli anni ottanta la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ha costituito il quadro per lo sviluppo delle infrastrutture dirette a permettere un efficiente funzionamento del mercato interno e per garantire la coesione economica, sociale e territoriale nonché una migliore accessibilità in tutta l'Unione europea. Ciò ha portato nel 1992 all'inserimento di una base giuridica specifica per le reti transeuropee nel trattato di Maastricht e nel 1994, in occasione del Consiglio europeo di Essen, all'adozione di un elenco di 14 importanti progetti.

Nel 1996 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato i primi orientamenti che definivano la politica delle TEN-T (Rete transeuropea dei trasporti) e la programmazione delle infrastrutture<sup>1</sup>. Nel 2004 si è proceduto ad una approfondita revisione dei suddetti orientamenti, per tener conto dell'allargamento dell'UE e delle previste modifiche dei flussi di traffico<sup>2</sup>. È stato inoltre ampliato l'elenco dei 14 progetti prioritari.

Sono stati istituiti diversi strumenti finanziari e di altro tipo allo scopo di facilitare la realizzazione di tali progetti. Tali strumenti comprendono il regolamento finanziario TEN<sup>3</sup>, il fondo di coesione, il fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e i prestiti della Banca europea per gli investimenti, assieme ad altre iniziative di coordinamento messe in atto dalla Commissione.

Nel 2010, ai fini di una maggiore chiarezza, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la decisione n. 661/2010/UE, che costituisce una rifusione degli orientamenti TEN-T<sup>4</sup>.

A tutt'oggi, le infrastrutture dei trasporti in quanto tali presentano un notevole sviluppo all'interno dell'Unione europea. Tuttavia, esse sono ancora frammentate, sia dal punto di vista geografico che tra le diverse modalità di trasporto e all'interno di esse. Il principale obiettivo dei presenti nuovi orientamenti, che sostituiranno la decisione n. 661/2010, consiste nell'istituire una rete transeuropea dei trasporti completa ed integrata, estesa a tutti gli Stati membri e a tutte le regioni e in grado di offrire la base per uno sviluppo equilibrato di tutti i modi di trasporto, al fine di agevolarne i rispettivi punti di forza, massimizzando in tal modo il valore aggiunto della rete per l'Europa.

---

<sup>1</sup> Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1).

<sup>2</sup> Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 201 del 7.6.2004).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> Decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (rifusione) (GU L 204 del 5.8.2010, pag. 1).

Alla luce delle sfide per la politica delle TEN-T, individuate anche dal Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"<sup>5</sup>, i presenti orientamenti intendono definire una strategia di lungo termine per la politica delle reti transeuropee dei trasporti fino al 2030/2050.

## **1.2. Problemi trattati**

Sono cinque le questioni principali che devono essere affrontate a livello dell'UE.

La prima è rappresentata dai collegamenti mancanti, in particolare nelle tratte transfrontaliere, che costituiscono un ostacolo importante per la libera circolazione delle merci e dei passeggeri all'interno degli Stati membri, fra di essi e con i paesi confinanti.

La seconda è rappresentata dalla notevole e perdurante disparità sotto il profilo della qualità e della disponibilità delle infrastrutture tra e all'interno degli Stati membri (strozzature). In particolare i collegamenti est-ovest devono essere migliorati, attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto e/o la manutenzione, il ripristino o l'aggiornamento delle infrastrutture esistenti.

La terza è rappresentata dalla frammentazione esistente all'interno dell'infrastruttura dei trasporti tra i diversi modi di trasporto. Per quanto riguarda i collegamenti multimodali, in Europa molti terminali merci, stazioni passeggeri, porti interni, porti marittimi, aeroporti e nodi urbani non sono all'altezza del compito. Dato che questi nodi mancano di capacità multimodale, il potenziale che offre il trasporto multimodale e la sua capacità di eliminare le strozzature delle infrastrutture e realizzare i collegamenti mancanti non viene sufficientemente sfruttato.

In quarto luogo, gli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti dovrebbero contribuire a raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti del 60% entro il 2050.

Infine, gli Stati membri continuano ad avere norme e requisiti operativi diversi, in particolare in materia di interoperabilità, il che non fa che aggiungere ostacoli e strozzature alle infrastrutture di trasporto.

## **1.3. Settori d'azione**

La presente proposta mira a istituire e sviluppare una rete transeuropea dei trasporti completa, che consiste in infrastrutture per ferrovie, vie navigabili interne, strade, trasporti marittimi e aerei, in grado quindi di assicurare l'efficiente funzionamento del mercato interno e di rafforzare la coesione economica e sociale.

Per raggiungere questi obiettivi, il primo settore di azione è la "programmazione concettuale". Sulla base dei contributi offerti da una consultazione pubblica delle parti interessate, la Commissione è giunta alla conclusione che la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) possa essere sviluppata nel modo migliore attraverso un'impostazione a doppio strato, consistente in una rete globale ("comprehensive network") e in una rete centrale ("core network").

---

<sup>5</sup> COM(2011) 144 definitivo.

La rete globale costituisce lo strato di base della TEN-T. Essa è costituita da tutte le infrastrutture esistenti e programmate che soddisfano i requisiti degli orientamenti. La rete globale dovrà essere realizzata entro e non oltre il 31 dicembre 2050.

La rete centrale si sovrappone alla rete globale ed è costituita da tutte le sue parti più importanti sotto il profilo strategico. Essa rappresenta la spina dorsale della rete di mobilità multimodale. È concentrata su quei componenti della TEN-T che presentano il più elevato valore aggiunto europeo: collegamenti transfrontalieri mancanti, principali strozzature e nodi multimodali. La rete centrale dovrà essere realizzata entro e non oltre il 31 dicembre 2030.

Il secondo campo di azione riguarda gli strumenti di attuazione. La Commissione ha sviluppato il concetto di corridoi della rete centrale, tenendo nel debito conto i corridoi ferroviari per il trasporto delle merci<sup>6</sup>. Tali corridoi costituiscono lo strumento quadro per la realizzazione coordinata della rete centrale. Sotto il profilo del campo di applicazione, i corridoi della rete centrale in linea di principio comprendono tre modalità di trasporto e attraversano almeno tre Stati membri. Se possibile, dovrebbero stabilire un collegamento con un porto marittimo. Sotto il profilo delle attività, i corridoi della rete centrale forniranno una piattaforma per la gestione della capacità, gli investimenti, la costruzione e il coordinamento di impianti di trasbordo multimodali e l'introduzione di sistemi di gestione del traffico interoperabili.

#### **1.4. Coerenza con altre politiche e obiettivi dell'UE**

La proposta è coerente con la politica annunciata dalla Commissione nel Libro bianco. Essa è esplicitamente menzionata come parte dell'Iniziativa 34 relativa alla rete centrale dell'infrastruttura strategica europea<sup>7</sup>.

In particolare, i presenti orientamenti seguono la strategia illustrata nel Libro bianco: rimuovere i principali ostacoli e strozzature nei settori essenziali dell'infrastruttura dei trasporti. L'obiettivo è la creazione di uno Spazio unico europeo dei trasporti in grado di offrire migliori servizi e una rete di trasporti pienamente integrata. Ciò servirà a collegare i diversi modi di trasporto e provocare un profondo cambiamento nei modelli di trasporto di passeggeri e merci. Tale cambiamento è necessario per raggiungere l'obiettivo della riduzione delle emissioni di gas serra provocate dai trasporti del 60% entro il 2050.

Senza il sostegno di una rete adeguata e un'impostazione più intelligente nell'utilizzarla, non sarà possibile operare importanti trasformazioni nel settore dei trasporti. La programmazione e lo sviluppo dell'infrastruttura sono considerati essenziali al fine di sviluppare un sistema di trasporti sostenibile.

La proposta contribuirà inoltre a conseguire gli obiettivi politici delineati nella comunicazione della Commissione "Una agenda digitale per l'Europa"<sup>8</sup> sostenendo la realizzazione di sistemi di trasporto intelligenti. Si tratta anche di una delle misure dell'Atto per il mercato unico, proposto dalla Commissione nell'aprile del 2011<sup>9</sup>, in quanto le reti costituiscono la spina

---

<sup>6</sup> Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 276 del 20.10.2010).

<sup>7</sup> Cfr. sezione 3.1: "Infrastrutture di trasporto: coesione territoriale e crescita economica" dell'allegato 1 al Libro bianco.

<sup>8</sup> COM(2010) 245 definitivo/2.

<sup>9</sup> COM(2011) 206 definitivo.

dorsale del mercato interno e svolgono un ruolo essenziale nel promuovere una circolazione di beni e servizi fluida ed efficiente.

Inoltre, la promozione di trasporti sostenibili è stata identificata come uno dei mezzi per conseguire una crescita sostenibile, vale a dire una delle tre priorità essenziali della Strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva adottata dalla Commissione il 3 marzo 2010<sup>10</sup>, vale a dire una crescita sostenibile, affrontando le strozzature critiche, in particolare le tratte transfrontaliere e i nodi intermodali (città, porti, piattaforme logistiche).

Inoltre, la proposta contribuisce al rafforzamento della coesione territoriale dell'Unione europea, che costituisce uno degli obiettivi dell'UE, assieme alla coesione economica e sociale.

## **2. ESITI DELLE CONSULTAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE E DELLE VALUTAZIONI DELL'IMPATTO**

### **2.1. Consultazione delle parti interessate**

La Commissione, dal febbraio 2009 al giugno 2010, ha svolto un'ampia e intensa consultazione pubblica delle parti interessate.

La Commissione ha avviato la procedura di consultazione con l'adozione di un Libro verde. Ciò ha aperto il dibattito sulle sfide e gli obiettivi essenziali per la politica della rete transeuropea dei trasporti e le possibili modalità per affrontarli<sup>11</sup>.

Sulla base dei contributi delle parti interessate, la Commissione ha istituito sei gruppi di esperti che, tra il novembre 2009 e l'aprile 2010, hanno analizzato una serie di aspetti essenziali del futuro sviluppo della TEN-T<sup>12</sup>. Le raccomandazioni dei gruppi di esperti sono state inserite in un documento di lavoro della Commissione presentato per consultazione pubblica il 4 maggio 2010<sup>13</sup>.

Queste consultazioni pubbliche hanno raccolto un totale di più di 530 contributi. Un'ampia maggioranza di partecipanti ha sostenuto l'opzione di una nuova impostazione a doppio strato alla programmazione della TEN-T, con una rete globale come strato di base e una rete centrale costituita dalle parti strategicamente più importanti della TEN-T.

Nell'ottobre 2009 e nel giugno 2010 si sono tenute, rispettivamente a Napoli e a Saragozza, delle conferenze a livello ministeriale e delle parti interessate.

---

<sup>10</sup> COM(2010) 2020 definitivo.

<sup>11</sup> "TEN-T: riesame della politica Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti" (COM(2009) 44 definitivo).

<sup>12</sup> I settori affrontati dai gruppi di esperti sono: la struttura di una rete globale e centrale e la metodologia per la programmazione della TEN-T, l'integrazione della politica dei trasporti nella programmazione della TEN-T, i sistemi di trasporto intelligenti e le nuove tecnologie nel quadro della TEN-T, la TEN-T e i collegamenti fuori dall'UE, il finanziamento della TEN-T, gli aspetti legali e non finanziari della TEN-T.

<sup>13</sup> "Consultazione sulla futura politica in materia di rete transeuropea di trasporto", COM(2010) 212 definitivo.

Nel febbraio 2011 la Commissione ha presentato al Consiglio e al Parlamento europeo un documento di lavoro dei suoi servizi<sup>14</sup> nel quale vengono ulteriormente sviluppati la metodologia e gli scenari di programmazione e attuazione.

## **2.2. Ricorso al parere di esperti**

Oltre alla consultazione pubblica delle parti interessate, la Commissione si è mantenuta in continuo contatto con gli Stati membri attraverso il comitato per il monitoraggio degli orientamenti e lo scambio di informazioni, istituito dalla decisione n. 1692/96/CE. Attraverso questo comitato, che a partire dal 2010 si riunisce una volta al mese, gli Stati membri sono stati informati in merito ai progressi e al contenuto del processo di revisione.

Inoltre, i servizi della Commissione hanno organizzato diversi incontri bilaterali e multilaterali con gli Stati membri, per discutere nei dettagli lo sviluppo della rete globale e presentare le caratteristiche principali della rete centrale.

Sono stati stabiliti contatti con le singole parti interessate attraverso riunioni separate, in sede di conferenze e tramite i coordinatori dell'UE alle riunioni concernenti i rispettivi progetti prioritari.

## **2.3. Valutazione dell'impatto**

La valutazione dell'impatto individua quattro obiettivi specifici per affrontare il problema di una rete frammentata.

Per migliorare il coordinamento nella programmazione dell'UE, il primo obiettivo specifico è di:

- definire un'impostazione coerente e trasparente per massimizzare il valore aggiunto UE della TEN-T, affrontare gli aspetti della frammentazione della rete legati ai collegamenti mancanti, alla multimodalità e all'adeguatezza delle connessioni con i paesi terzi e confinanti, nonché per garantire una copertura geografica adeguata.

Al fine di disegnare una sana struttura di governance per garantire l'attuazione di una configurazione di rete ottimale, gli altri tre obiettivi specifici sono:

- promuovere l'attuazione delle *norme* europee per i sistemi di gestione e spingere per lo sviluppo di regole operative armonizzate per i progetti TEN-T di interesse comune. Questo obiettivo non mira a imporre nuove regole e norme specifiche, quanto piuttosto a garantire l'effettiva adozione e applicazione di norme europee comuni già sviluppate;
- migliorare la cooperazione tra Stati membri al fine di coordinare gli investimenti, la tempistica, la scelta delle rotte, nonché le valutazioni di tipo ambientale e di costo-benefici per progetti di interesse comune;

---

<sup>14</sup> "The New Trans-European Transport Network Policy. Planning and implementation issues", SEC(2011) 101.

- assicurare che la configurazione di rete ottimale sia un elemento essenziale nell'assegnazione dei finanziamenti UE, permettendo di concentrarsi sulle tratte transfrontaliere, i collegamenti mancanti e le strozzature.

Sono emerse due opzioni strategiche:

- l'opzione 1, che combina un'impostazione programmatica basata in larga misura sulla strategia attuale, anche se con alcune modifiche alla luce dell'esperienza acquisita, con un'impostazione che prevede un maggiore coordinamento per quanto riguarda la realizzazione;
- l'opzione 2, che combina un'impostazione più decisa per quanto riguarda il coordinamento della programmazione, attraverso l'identificazione di una configurazione ottimizzata per il "nucleo" strategico della TEN-T, con la stessa impostazione che prevede un maggiore coordinamento per quanto riguarda la realizzazione.

Ciascuna opzione permetterebbe notevoli miglioramenti se confrontata con l'impostazione della strategia di base, sia sotto il profilo dell'efficienza della realizzazione che sotto il profilo dell'impatto economico, sociale e ambientale. L'opzione 2, in ragione del maggiore coordinamento a livello di programmazione e di realizzazione, avrebbe un impatto positivo complessivamente superiore.

#### **2.4. Metodologia per il progetto della rete centrale**

Il progetto della rete centrale incluso nella presente proposta è il risultato di una metodologia comunemente riconosciuta. Esso è stato concepito coerentemente con la seguente metodologia a due fasi<sup>15</sup>.

La prima fase è consistita nell'individuare i nodi principali:

- i principali nodi urbani, comprendenti le capitali di tutti gli Stati membri, tutte le "megacittà" secondo l'ESPON e tutte le altre grandi aree urbane o conurbazioni, tra cui la loro intera pertinente infrastruttura multimodale nella misura in cui rientra nella rete globale; in totale sono stati individuati 82 nodi urbani che figurano nell'allegato agli orientamenti; i porti e gli aeroporti direttamente appartenenti al nodo urbano fanno parte della rete centrale;
- al di fuori di questi nodi urbani principali, i porti che superano una certa soglia di volume o soddisfano determinati criteri geografici; in totale 82 porti che figurano nell'allegato agli orientamenti;
- i punti di attraversamento delle frontiere più importanti: uno per modo tra ogni Stato membro e ogni paese confinante; in totale 46 punti di frontiera che figurano nell'allegato agli orientamenti.

---

<sup>15</sup> La metodologia dettagliata è stata pubblicata nel documento di lavoro della Commissione "The New Trans-European Transport Network Policy – Planning and Implementation Issues" nel gennaio 2011. È stata sottoposta a modifiche di minore importanza relative a questioni che sono state sollevate alla riunione dei Ministri dei trasporti il 7 e 8 febbraio 2011 e alle riunioni con rappresentanti ad alto livello di tutti gli Stati membri dell'UE.

La seconda fase è consistita nel connettere questi nodi principali con collegamenti multimodali (strada, ferrovia, via navigabile), in base alla disponibilità o fattibilità, tenendo conto dell'efficienza e dell'efficacia e utilizzando preferibilmente l'infrastruttura esistente.

### **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

#### **3.1. Sintesi delle misure proposte**

La proposta di regolamento sostituisce e abroga la decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

La presente proposta contiene i seguenti elementi principali:

- la TEN-T verrà sviluppata gradualmente attraverso l'attuazione di un'impostazione a doppio strato, comprendente una rete globale e una rete centrale;
- la rete globale dovrà essere realizzata entro e non oltre il 31 dicembre 2050, mentre la rete centrale dovrà essere realizzata in via prioritaria entro il 31 dicembre 2030;
- gli orientamenti stabiliscono il quadro per individuare i progetti di interesse comune. Tali progetti contribuiscono allo sviluppo e all'istituzione di TEN-T attraverso la creazione, la manutenzione, il ripristino e l'aggiornamento delle infrastrutture, attraverso misure dirette a promuovere un uso efficiente delle infrastrutture sotto il profilo delle risorse e mettendo in atto servizi di trasporto delle merci efficienti e sostenibili;
- al fine di cooperare con i paesi terzi e vicini<sup>16</sup> l'Unione europea può promuovere progetti di interesse reciproco;
- la rete globale è specificata attraverso:
  - mappe;
  - componenti dell'infrastruttura;
  - requisiti concernenti le infrastrutture;
  - priorità per la promozione di progetti di interesse comune;
- terminali merci, stazioni passeggeri, porti interni, porti marittimi e aeroporti collegheranno tra loro i modi di trasporto al fine di permettere trasporti multimodali;
- i nodi urbani costituiscono elementi essenziali nella rete globale in quanto punti di connessione tra le diverse infrastrutture di trasporto;

---

<sup>16</sup> L'allegato III riporta le reti regionali dei trasporti di tali paesi nella misura in cui siano già state definite. Per i paesi vicini compresi nel partenariato orientale, la rete regionale sarà definita sulla scorta dei lavori del gruppo di esperti per i trasporti nell'ambito del partenariato orientale, a loro volta fondati sui lavori svolti nel quadro del corridoio TRACECA. Per i paesi vicini meridionali, la rete regionale sarà definita sulla scorta dei lavori svolti nel quadro del forum euromediterraneo sui trasporti.



- gli orientamenti stabiliscono requisiti specifici per la rete centrale, oltre ai requisiti previsti per la rete globale, come ad esempio la disponibilità di combustibili alternativi. La Commissione intende monitorare e valutare i progressi compiuti nella realizzazione della rete centrale;
- i corridoi della rete centrale costituiscono uno strumento per realizzare la rete centrale. Essi si basano sull'integrazione modale e l'interoperabilità e portano ad uno sviluppo e ad una gestione coordinati;
- i coordinatori europei faciliteranno la realizzazione coordinata dei corridoi, in cooperazione con le piattaforme di corridoio che gli Stati membri interessati devono istituire;
- ogni piattaforma di corridoio stabilirà un piano di sviluppo pluriennale, tra cui piani di investimento e realizzazione, nonché una struttura di gestione. Sulla base delle suddette informazioni la Commissione adotterà atti di esecuzione (decisioni) per ogni corridoio;
- la proposta prevede la revisione periodica degli allegati attraverso atti delegati al fine di aggiornare le mappe della rete globale. Essa prevede anche una revisione della rete centrale da effettuarsi entro il 2023.

### **3.2. Base giuridica**

La base giuridica della presente proposta è costituita dall'articolo 172 del TFUE.

### **3.3. Principio di sussidiarietà**

Lo sviluppo coordinato di una rete transeuropea dei trasporti per sostenere i flussi di traffico all'interno del mercato unico europeo e la coesione economica, sociale e territoriale all'interno dell'Europa esige che vengano prese iniziative a livello dell'Unione europea, in quanto esse non possono essere prese individualmente dai singoli Stati membri. Ciò è particolarmente vero per le tratte transfrontaliere.

### **3.4. Principio di proporzionalità**

La presente proposta è conforme al principio di proporzionalità e rientra nel campo di applicazione del settore della rete transeuropea dei trasporti, secondo la definizione dell'articolo 170 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

L'azione prevista dalla presente proposta si limita specificamente alla dimensione europea delle reti infrastrutturali di trasporto.

### **3.5. Scelta dello strumento**

Gli attuali orientamenti TEN-T sono stati proposti e adottati sotto forma di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio. Tale decisione si rivolge specificamente agli Stati membri, rendendo gli orientamenti vincolanti in tutti i loro elementi per tutti gli Stati membri.

Mentre gli Stati membri sono stati tradizionalmente i principali attori coinvolti nello sviluppo e nella gestione delle infrastrutture, gli sviluppi in atto indicano che tale situazione si sta gradualmente modificando. Anche le autorità regionali e locali, i gestori delle infrastrutture,

gli operatori di trasporto e altri soggetti pubblici e privati sono divenuti attori essenziali nello sviluppo delle infrastrutture.

Con un numero crescente di attori, oltre agli Stati membri, coinvolti nella programmazione, lo sviluppo e il funzionamento delle TEN-T, è importante garantire che gli orientamenti siano vincolanti per tutti. La Commissione ha quindi scelto un regolamento come strumento giuridico per la presente proposta.

Va osservato inoltre che la proposta è destinata a coprire il periodo fino al 2050. È quindi difficile prevedere tutte le categorie di attori che potrebbero essere coinvolte in progetti di realizzazione della TEN-T in tale periodo.

### **3.6. Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE ed è quindi opportuno estenderlo allo Spazio economico europeo.

## **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

La proposta non comporta costi supplementari per il bilancio dell'UE.

## **5. UN MECCANISMO PER COLLEGARE L'EUROPA**

Nel contesto della comunicazione sul quadro finanziario pluriennale 2014-2020<sup>17</sup>, la Commissione ha annunciato la creazione di un nuovo strumento a livello dell'UE, il "Meccanismo per collegare l'Europa", che finanzierà le infrastrutture prioritarie dell'UE nel settore dei trasporti, dell'energia e della banda larga digitale. Tale strumento sosterrà le infrastrutture aventi una dimensione europea e a livello del mercato unico, indirizzando il sostegno UE alle reti prioritarie che devono essere realizzate entro il 2020 e per le quali si giustifica maggiormente un'iniziativa a livello europeo. Lo strumento disporrà di una dotazione unica di 50 miliardi di euro per il periodo 2014-2020, di cui 31,7 miliardi saranno assegnati al settore dei trasporti, 10 miliardi di euro dei quali specificamente destinati ad investimenti in infrastrutture collegati ai trasporti, in Stati membri ammissibili nell'ambito del fondo di coesione. La Comunicazione propone inoltre che i progetti infrastrutturali di interesse UE che attraversano paesi interessati dalle politiche di vicinato e di preadesione, debbano in futuro essere coordinati e rafforzati attraverso il nuovo Meccanismo per collegare l'Europa<sup>18</sup>.

Assieme al Meccanismo per collegare l'Europa, i presenti orientamenti stabiliscono le priorità per il finanziamento europeo delle infrastrutture di trasporto.

---

<sup>17</sup> COM(2011) 500 definitivo.

<sup>18</sup> Tale coordinamento potrebbe includere anche finanziamenti provenienti dal fondo di investimento per la politica di vicinato (NIF), dallo strumento di assistenza preadesione (IPA) o da altre fonti.

## **6. SEMPLIFICAZIONE**

La proposta contribuisce a semplificare la normativa esistente. Attraverso la nuova impostazione per corridoi e l'istituzione di piattaforme di corridoi, è possibile snellire la preparazione dei progetti.

Proposta di

## **REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

### **sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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 europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>19</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>20</sup>,

deliberando secondo la normale procedura legislativa,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti<sup>21</sup> è stata rifiuta, per maggiore chiarezza, con la decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti<sup>22</sup>.
- (2) La programmazione, lo sviluppo e la gestione delle reti transeuropee dei trasporti contribuiscono al conseguimento di importanti obiettivi dell'Unione, come il buon funzionamento del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica e sociale, e perseguono anche l'obiettivo specifico di consentire la mobilità sostenibile e senza ostacoli delle persone e delle merci e di permettere l'accessibilità a tutte le regioni dell'Unione.
- (3) Tali obiettivi specifici dovrebbero essere raggiunti stabilendo interconnessioni e l'interoperabilità tra reti di trasporto nazionali in modo efficiente sotto il profilo delle risorse.

---

<sup>19</sup> GU C [...] del [...], pag.

<sup>20</sup> GU C [...] del [...], pag.

<sup>21</sup> GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

<sup>22</sup> GU L 204 del 5.8.2010, pag. 1.

- (4) La crescita del traffico ha portato ad una maggiore congestione dei corridoi di trasporto internazionali. Al fine di assicurare la mobilità internazionale di merci e passeggeri, è necessario ottimizzare la capacità della rete transeuropea dei trasporti e il suo uso e, se necessario, ampliarli rimuovendo le strozzature presenti nelle infrastrutture e realizzando i collegamenti infrastrutturali mancanti all'interno e tra Stati membri.
- (5) Come dichiarato nel Libro bianco sui trasporti "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"<sup>23</sup>, l'efficienza e l'efficacia dei trasporti possono essere notevolmente migliorate assicurando una migliore integrazione modale in tutta la rete, sotto il profilo delle infrastrutture, dei flussi di informazione e delle procedure.
- (6) Il Libro bianco auspica l'introduzione di una tecnologia di informazione e comunicazione nel settore dei trasporti per garantire una gestione del traffico integrata e migliorata e per semplificare le procedure amministrative attraverso una migliore logistica del trasporto delle merci, la tracciabilità dei carichi e l'ottimizzazione di orari e flussi di traffico. Poiché tali misure promuovono la gestione e l'uso efficienti dell'infrastruttura di trasporto, è opportuno che rientrino nel campo di applicazione del presente regolamento.
- (7) Occorre che la politica della rete transeuropea dei trasporti tenga conto dell'evoluzione della politica dei trasporti e della proprietà delle infrastrutture. In passato, gli Stati membri erano i principali soggetti responsabili della creazione e della manutenzione delle infrastrutture dei trasporti. Tuttavia, altri soggetti, anche privati, sono diventati anch'essi rilevanti per la realizzazione di una rete transeuropea multimodale dei trasporti, fra cui gestori delle infrastrutture, concessionari e autorità portuali e aeroportuali.
- (8) La rete transeuropea dei trasporti consiste in larga parte in infrastrutture già esistenti, gestite da svariati soggetti pubblici e privati. Per raggiungere pienamente gli obiettivi della nuova politica della rete transeuropea dei trasporti, occorre stabilire requisiti uniformi per le infrastrutture, mediante un regolamento, affinché siano osservati da qualsiasi soggetto responsabile dell'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti.
- (9) È necessario sviluppare ulteriormente la rete transeuropea dei trasporti attraverso un'impostazione a doppio strato, consistente in una rete globale e in una rete centrale, che costituiscono il più alto livello di programmazione di infrastrutture all'interno dell'Unione.
- (10) La rete globale è destinata ad essere una ampia rete di trasporti a livello europeo in grado di garantire l'accessibilità di tutte le regioni dell'Unione — anche quelle più periferiche e ultraperiferiche, come perseguito anche dalla politica marittima integrata<sup>24</sup> — e una maggiore coesione fra di esse. È necessario che gli orientamenti stabiliscano requisiti per l'infrastruttura della rete globale, al fine di realizzare una rete di alta qualità in tutta l'Unione entro il 2050.

---

<sup>23</sup> COM(2011) 144 definitivo.

<sup>24</sup> COM(2007) 575 definitivo.

- (11) La rete centrale deve essere individuata e realizzata a titolo prioritario all'interno del quadro fornito dalla rete globale entro il 2030. Essa deve costituire la spina dorsale dello sviluppo di una rete di trasporti multimodale e promuovere lo sviluppo dell'intera rete globale. Ciò dovrebbe permettere all'iniziativa dell'Unione di concentrarsi su quei componenti della rete transeuropea dei trasporti con il più alto valore aggiunto europeo, in particolare le tratte transfrontaliere, i collegamenti mancanti, i punti di connessione multimodali e le principali strozzature.
- (12) Al fine di istituire la rete centrale e la rete globale in modo coordinato e tempestivo, permettendo quindi di massimizzarne i benefici, è necessario che gli Stati membri interessati garantiscano che i progetti di interesse comune siano conclusi rispettivamente entro il 2030 e il 2050.
- (13) È necessario individuare progetti di interesse comune in grado di contribuire alla realizzazione della rete transeuropea dei trasporti e che corrispondano alle priorità stabilite negli orientamenti.
- (14) È opportuno che i progetti di interesse comune dimostrino un evidente valore aggiunto europeo. I progetti transfrontalieri hanno normalmente un elevato valore aggiunto europeo, ma possono aver effetti economici diretti inferiori rispetto a progetti puramente nazionali. Pertanto, di solito non vengono realizzati senza un intervento dell'Unione.
- (15) Dato che lo sviluppo e la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti non vengono attuati unicamente dagli Stati membri, per tutti i promotori di progetti di interesse comune come le autorità locali e regionali, i gestori di infrastrutture o altri soggetti pubblici o privati devono valere i diritti e gli obblighi del presente regolamento — nonché altre norme e procedure pertinenti nazionali e dell'Unione — nell'attuazione di tali progetti.
- (16) La cooperazione con i paesi terzi e vicini è necessaria per garantire il collegamento e l'interoperabilità tra le rispettive reti infrastrutturali. È quindi necessario che l'Unione, ove ciò sia opportuno, promuova progetti di reciproco interesse con tali paesi.
- (17) Al fine di conseguire l'integrazione modale attraverso la rete, è necessaria una programmazione adeguata della rete transeuropea dei trasporti. Ciò comporta inoltre l'attuazione di requisiti specifici attraverso la rete sotto il profilo dell'infrastruttura, dei sistemi intelligenti di trasporto, delle attrezzature e dei servizi. È quindi necessario garantire l'introduzione adeguata e concertata di tali requisiti in tutta Europa per ogni modo di trasporto e per la loro interconnessione attraverso la rete transeuropea dei trasporti e oltre, al fine di ottenere i benefici dell'effetto rete e per rendere possibili efficienti operazioni di trasporto transeuropee di lungo raggio.
- (18) Al fine di poter determinare le infrastrutture di trasporto esistenti e programmate per la rete globale e per la rete centrale, è necessario fornire delle mappe che devono essere aggiornate nel tempo per tener conto degli sviluppi dei flussi di traffico. La base tecnica delle mappe è fornita dal sistema TENtec della Commissione, che dispone di un più elevato grado di dettaglio per quanto riguarda le infrastrutture transeuropee dei trasporti.

- (19) È opportuno che gli orientamenti stabiliscano delle priorità che permettano di conseguire gli obiettivi all'interno di un determinato orizzonte temporale.
- (20) I sistemi di trasporto intelligenti sono necessari come base per ottimizzare le operazioni di traffico e di trasporto e migliorare i servizi connessi.
- (21) È necessario che gli orientamenti prevedano lo sviluppo della rete globale nei nodi urbani, in quanto tali nodi costituiscono il punto di partenza o la destinazione finale ("ultimo miglio") di passeggeri e merci che si spostano sulla rete transeuropea dei trasporti e sono punti di trasferimento nell'ambito dei diversi modi di trasporto o tra di essi.
- (22) La rete transeuropea dei trasporti, grazie alle sue ampie dimensioni, può offrire la base per l'introduzione su larga scala di nuove tecnologie e innovazione, che, ad esempio, potrebbero contribuire a migliorare l'efficienza complessiva del settore dei trasporti in Europa e ridurre l'impronta carbonica. Ciò contribuirà alla strategia Europa 2020 e all'obiettivo del Libro bianco sui trasporti di ridurre del 60% le emissioni di gas a effetto serra entro il 2050 (sulla base dei livelli del 1990) e al tempo stesso contribuire all'obiettivo di accrescere la sicurezza degli approvvigionamenti di combustibile per l'Unione.
- (23) La rete transeuropea dei trasporti deve assicurare una multimodalità efficiente al fine di permettere migliori scelte modali e il consolidamento di grandi volumi per trasferimenti sulle lunghe distanze. Ciò renderà la multimodalità economicamente più attraente per gli spedizionieri.
- (24) Al fine di realizzare infrastrutture di trasporto di alta qualità ed efficienti in tutti i modi di trasporto, è necessario che gli orientamenti contengano disposizioni concernenti la sicurezza (security e safety) dei movimenti di passeggeri e merci, l'impatto dei cambiamenti climatici e dei potenziali disastri naturali e provocati dall'uomo sulle infrastrutture e l'accessibilità per tutti gli utenti dei mezzi di trasporto.
- (25) È necessario che la rete centrale costituisca un sottoinsieme della rete globale che le è sovrapposta. Essa contiene quindi i nodi e i collegamenti strategicamente più importanti della rete europea dei trasporti, secondo le necessità del traffico. Deve essere multimodale, cioè includere tutti i modi di trasporto e le loro connessioni nonché sistemi pertinenti di gestione del traffico e delle informazioni.
- (26) Per realizzare la rete centrale entro l'orizzonte temporale previsto, si potrebbe utilizzare un approccio per corridoi quale strumento per coordinare diversi progetti su base transnazionale e per sincronizzare l'evoluzione del corridoio, in modo da ottenere i massimi vantaggi sul piano della rete.
- (27) È opportuno inoltre che i corridoi della rete centrale perseguano più ampi obiettivi della politica dei trasporti e facilitino l'integrazione modale e le operazioni multimodali. Ciò dovrebbe permettere lo sviluppo di corridoi speciali, ottimizzati sotto il profilo dell'uso di energia e delle emissioni che minimizzano quindi l'impatto sull'ambiente, e che sono interessanti anche per la loro affidabilità, la congestione limitata e i bassi costi operativi e amministrativi. Occorre includere un elenco iniziale di corridoi nel regolamento (UE) n. XXX/2012 [Meccanismo per collegare l'Europa],

ma tale elenco deve rimanere adattabile per tenere conto di modifiche dei flussi di traffico.

- (28) La progettazione della corretta struttura di governance e l'individuazione delle fonti di finanziamento per complessi progetti transfrontalieri risulterebbero facilitate attraverso la creazione di piattaforme di corridoi per questi corridoi della rete centrale. È necessario che i coordinatori europei facilitino l'attuazione coordinata dei corridoi della rete centrale.
- (29) Nello sviluppare i corridoi della rete centrale è necessario tenere nel debito conto i corridoi per il trasporto di merci su ferrovia, istituiti in conformità al regolamento (UE) n. 913/2010, del 22 settembre 2010, del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ad una rete ferroviaria europea per un trasporto di merci competitivo<sup>25</sup>, nonché il piano europeo di installazione dell'ERTMS previsto dalla decisione della Commissione 2009/561/CE, del 22 luglio 2009, recante modifica della decisione 2006/679/CE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale<sup>26</sup>.
- (30) Al fine di massimizzare la coerenza tra gli orientamenti e la programmazione dei pertinenti strumenti finanziari disponibili a livello dell'Unione, è necessario che il finanziamento della rete transeuropea dei trasporti si basi sul presente regolamento e attinga al Meccanismo per collegare l'Europa<sup>27</sup>. Analogamente, esso deve mirare ad allineare e combinare i finanziamenti provenienti da pertinenti strumenti interni ed esterni come i fondi strutturali e di coesione, il fondo di investimento per la politica di vicinato, lo strumento di assistenza preadesione<sup>28</sup> e quelli provenienti dalla Banca europea per gli investimenti, la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo e altre istituzioni finanziarie. In particolare, nello sviluppare la rete transeuropea dei trasporti occorre che gli Stati membri tengano conto delle precondizioni applicabili ai trasporti conformemente al disposto dell'allegato IV del regolamento (UE) n. XXX/2012 [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 compresi nel quadro strategico comune e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006]<sup>29</sup>.
- (31) Al fine di aggiornare gli allegati e in particolare le mappe per tener conto delle possibili modifiche risultanti dall'uso effettivo di determinati elementi dell'infrastruttura dei trasporti analizzati a fronte di soglie quantitative prestabilite, è opportuno delegare alla Commissione, in relazione agli emendamenti degli allegati, il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. È particolarmente importante che la Commissione, nel corso del suo lavoro di preparazione, svolga consultazioni adeguate, anche a livello di esperti.

---

<sup>25</sup> GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

<sup>26</sup> GU L 194 del 25.7.2009, pag. 60.

<sup>27</sup> Regolamento (EU) n. XXX/2012 del ... [Meccanismo per collegare l'Europa].

<sup>28</sup> Regolamento (CE) n. 1085/2006 del Consiglio, del 17 luglio 2006, che istituisce uno strumento di assistenza preadesione (IPA), GU L 210 del 31.7.2006, pag. 82.

<sup>29</sup> COM(2011) 615 definitivo.



Nel contesto della preparazione e della redazione degli atti delegati, occorre che la Commissione garantisca la trasmissione simultanea, corretta e tempestiva dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

- (32) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione del presente regolamento, è necessario conferire alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze devono essere esercitate in conformità alle disposizioni del 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 attribuite alla Commissione<sup>30</sup>.
- (33) Poiché gli scopi dell'intervento prospettato, e in particolare l'istituzione e lo sviluppo coordinati delle reti di trasporto transeuropee, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque essere realizzati meglio a livello dell'Unione, l'Unione può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato anche nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## **CAPO I**

### **PRINCIPI GENERALI**

#### *Articolo 1*

##### ***Oggetto***

1. Il presente regolamento stabilisce gli orientamenti dell'Unione (in appresso "gli orientamenti") per lo sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti che determinano l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti nell'ambito della quale sono individuati progetti di interesse comune e progetti di interesse reciproco.
2. Gli orientamenti specificano i requisiti che incombono ai soggetti responsabili della gestione dell'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti.
3. Gli orientamenti stabiliscono le priorità per lo sviluppo della rete transeuropea.
4. Gli orientamenti prevedono le misure per la realizzazione della rete transeuropea.

---

<sup>30</sup> GUL 55 del 28.2.2011, pag. 13.

*Articolo 2*  
*Campo d'applicazione*

1. Gli orientamenti si applicano alla rete transeuropea dei trasporti, che comprende:
  - l'infrastruttura di trasporto esistente e programmata di cui al paragrafo 2 e
  - le misure che promuovono la gestione e l'uso efficienti di tale infrastruttura.
2. L'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti consiste:
  - (a) nell'infrastruttura del trasporto ferroviario di cui alla sezione 1 del capo II;
  - (b) nell'infrastruttura delle vie navigabili interne di cui alla sezione 2 del capo II;
  - (c) nell'infrastruttura del trasporto su gomma di cui alla sezione 3 del capo II;
  - (d) nell'infrastruttura del trasporto marittimo di cui alla sezione 4 del capo II;
  - (e) nell'infrastruttura del trasporto aereo di cui alla sezione 5 del capo II;
  - (f) nell'infrastruttura del trasporto multimodale di cui alla sezione 6 del capo II;
  - (g) negli impianti e dei sistemi di trasporto intelligente associati all'infrastruttura di trasporto di cui alle lettere a) - f).

*Articolo 3*  
*Definizioni*

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- (a) "progetto di interesse comune": qualsiasi parte di un'infrastruttura di trasporto programmata o esistente o qualsiasi modifica di un'infrastruttura di trasporto esistente che soddisfa il disposto del capo II e qualsiasi misura che permette la gestione efficiente e l'uso di tale infrastruttura;
- (b) "progetto di interesse reciproco": un progetto che comporta la partecipazione dell'Unione e di uno o più paesi terzi e che mira a collegare la rete transeuropea dei trasporti con le reti infrastrutturali di tali paesi per facilitare i principali flussi di trasporto;
- (c) "paese terzo": un paese vicino e tutti gli altri paesi con i quali l'Unione può cooperare per conseguire gli obiettivi perseguiti dal presente regolamento;
- (d) "paese vicino": un paese che rientra nella politica europea di vicinato, compresi il partenariato strategico<sup>31</sup>, la politica di allargamento, lo spazio economico europeo o l'Associazione europea di libero scambio;

---

<sup>31</sup> COM(2004) 106 definitivo.

- (e) "valore aggiunto europeo", riferito a un progetto: il valore derivante dall'intervento dell'Unione che viene ad aggiungersi al valore che sarebbe stato creato dalla sola iniziativa dello Stato membro;
- (f) "gestore dell'infrastruttura": qualsiasi organo o impresa responsabile in particolare della realizzazione e della manutenzione di un'infrastruttura di trasporto, compresa eventualmente anche la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura;
- (g) "sistemi di trasporto intelligenti (STI)": sistemi che utilizzano le tecnologie dell'informazione, della comunicazione, della navigazione e del posizionamento/localizzazione al fine di gestire la mobilità e il traffico sulla rete transeuropea dei trasporti e fornire servizi di valore aggiunto a cittadini e operatori, tra cui un uso della rete sicuro, ecologico ed efficiente sotto il profilo delle risorse. Essi possono anche includere dispositivi di bordo, a condizione che formino un sistema indivisibile con i corrispondenti componenti dell'infrastruttura. Comprendono i sistemi, le tecnologie e i servizi di cui ai punti h) - l);
- (h) "sistema di gestione del traffico aereo": sistema specificato nel regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (il regolamento sull'interoperabilità<sup>32</sup>) e nel Master Plan sulla gestione europea del traffico aereo (ATM) definito nel regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, sull'istituzione di un'impresa comune per sviluppare la nuova generazione del sistema europeo di gestione del traffico \*\*\*aereo (SESAR)<sup>33</sup>;
- (i) "sistemi di informazione e monitoraggio del traffico marittimo" (VTMIS): sistemi introdotti per monitorare e gestire il traffico e il trasporto marittimo, utilizzando informazioni provenienti da sistemi di identificazione automatica delle navi (AIS), da sistemi di identificazione e tracciamento nel lungo raggio delle navi (LRIT), da sistemi radar costieri e radiocomunicazioni previsti dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un sistema di informazione e monitoraggio del traffico navale comunitario e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio<sup>34</sup>;
- (j) "servizi di informazione fluviale (RIS)": tecnologie di informazione e comunicazione sulle vie navigabili interne secondo la definizione della direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, sui servizi di informazione fluviale armonizzati (RIS) sulle vie navigabili della Comunità<sup>35</sup>;

---

<sup>32</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

<sup>33</sup> GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1.

<sup>34</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

<sup>35</sup> GU L 255 del 30.9.2005, pag. 152.

- (k) "servizi e-marittimi": servizi che utilizzano tecnologie dell'informazione avanzate e interoperabili nel settore del trasporto marittimo per facilitare il transito delle merci in mare e nelle aree portuali;
- (l) "sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)": sistema definito nella decisione 2006/679/CE della Commissione, del 28 marzo 2006<sup>36</sup>, e nella decisione 2006/860/CE della Commissione, del 7 novembre 2006<sup>37</sup>, riguardante la specifica tecnica di interoperabilità relativa al sottosistema controllo-comando e ai sottosistemi segnalamento dei sistemi ferroviari transeuropei convenzionale e ad alta velocità;
- (m) "modi di trasporto": trasporto per ferrovia, via navigabile interna, su gomma, marittimo o aereo;
- (n) "trasporto multimodale": trasporto di merci o passeggeri o di entrambi che utilizza due o più modi di trasporto;
- (o) "nodo urbano": un'area urbana dove l'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti è collegata con altre parti di tale infrastruttura e con l'infrastruttura per il traffico locale e regionale;
- (p) "piattaforma logistica": un'area direttamente collegata all'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti che comprende almeno un terminale merci e permette lo svolgimento di attività logistiche;
- (q) "terminale merci": una struttura attrezzata per il trasbordo tra almeno due modi di trasporto e per lo stoccaggio temporaneo delle merci, quale un porto, un porto interno, un aeroporto o un terminale ferroviario-stradale;
- (r) "regione NUTS": una regione definita nella nomenclatura delle unità territoriali per la statistica.

*Articolo 4*  
***Obiettivi della rete transeuropea dei trasporti***

1. La rete transeuropea dei trasporti rende possibili servizi e attività di trasporto che:
  - (a) soddisfano le esigenze di trasporto e mobilità dei suoi utenti all'interno dell'Unione e nelle relazioni con paesi terzi, contribuendo all'ulteriore crescita e competitività economica;
  - (b) sono economicamente efficienti, contribuiscono agli obiettivi di trasporti puliti e a basse emissioni di carbonio, alla sicurezza degli approvvigionamenti di combustibili e alla protezione dell'ambiente, sono sicuri e rispondono ad elevati standard qualitativi, sia per il trasporto di passeggeri che per quello di merci;
  - (c) promuovono i concetti operativi e tecnologici più avanzati;

---

<sup>36</sup> GU L 284 del 16.10.2006, pag. 1.

<sup>37</sup> GU L 342 del 7.12.2006, pag. 1.

- (d) permettono un'adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'Unione, promuovendo la coesione sociale, economica e territoriale e sostenendo una crescita inclusiva.
2. Nello sviluppo dell'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti, si perseguono i seguenti obiettivi:
- (a) l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti di trasporto nazionali;
  - (b) la rimozione delle strozzature e la realizzazione di collegamenti mancanti, sia all'interno delle infrastrutture di trasporto che nei punti di collegamento tra di esse, all'interno dei territori degli Stati membri e ai punti transfrontalieri tra di essi;
  - (c) lo sviluppo di tutti i modi di trasporto in maniera coerente con la realizzazione di trasporti sostenibili ed economicamente efficienti nel lungo termine;
  - (d) l'integrazione e l'interconnessione ottimali di tutti i modi di trasporto;
  - (e) l'uso efficiente delle infrastrutture;
  - (f) la promozione di un'ampia utilizzazione dei modi di trasporto con gli effetti più neutrali sotto il profilo delle emissioni di carbonio;
  - (g) i collegamenti delle infrastrutture di trasporto tra la rete transeuropea dei trasporti e le reti delle infrastrutture di trasporto dei paesi vicini, nonché la promozione della loro interoperabilità;
  - (h) l'istituzione di requisiti di infrastruttura, in particolare nel settore dell'interoperabilità e della sicurezza, che serviranno a qualificare la qualità, l'efficienza e la sostenibilità dei servizi di trasporto;
  - (i) sia per il traffico passeggeri che per quello merci, dei collegamenti senza ostacoli tra le infrastrutture di trasporto per il traffico di lungo raggio da un lato e il traffico regionale e locale dall'altro;
  - (j) un'infrastruttura di trasporto che riflette le situazioni specifiche in diverse parti dell'Unione e offre una copertura equilibrata delle regioni europee, incluse le regioni ultraperiferiche e le altre regioni periferiche;
  - (k) l'accessibilità per le persone anziane, le persone a mobilità ridotta e i passeggeri disabili.

#### *Articolo 5*

#### ***Rete efficiente sotto il profilo delle risorse***

Gli Stati membri e, se opportuno, le autorità locali e regionali, i gestori dell'infrastruttura, gli operatori del trasporto e altri soggetti pubblici e privati programmano, sviluppano e gestiscono la rete transeuropea dei trasporti in maniera efficiente sotto il profilo delle risorse, attraverso:

- (a) l'ottimizzazione dell'integrazione e dell'interconnessione delle infrastrutture;
- (b) un'ampia introduzione di nuove tecnologie e STI;
- (c) il miglioramento e la manutenzione dell'infrastruttura di trasporto esistente;
- (d) la presa in conto delle possibili sinergie con altre reti, in particolare le reti transeuropee dell'energia o delle telecomunicazioni;
- (e) la valutazione dell'impatto ambientale strategico, con l'istituzione di piani e programmi appropriati, e degli impatti sulla mitigazione del clima;
- (f) misure dirette a pianificare ed espandere la capacità delle infrastrutture ove ciò sia necessario;
- (g) un'adeguata considerazione della vulnerabilità dell'infrastruttura dei trasporti per quanto riguarda i cambiamenti climatici nonché le calamità sia naturali che provocate dall'uomo.

#### *Articolo 6*

#### ***La struttura a doppio strato della rete transeuropea dei trasporti***

1. Lo sviluppo graduale della rete transeuropea dei trasporti è conseguito in particolare realizzando una struttura a doppio strato, comprendente una rete globale e una rete centrale.
2. La rete globale è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto già esistenti e programmate della rete transeuropea dei trasporti, nonché di misure che ne promuovono l'uso efficiente. Essa è sviluppata in conformità a quanto disposto nel capo II.
3. La rete centrale consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Essa è individuata sviluppata in conformità a quanto disposto nel capo III.

#### *Articolo 7*

#### ***Progetti d'interesse comune***

1. I progetti di interesse comune contribuiscono allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto, la manutenzione, il ripristino e l'aggiornamento dell'infrastruttura di trasporto esistente e con misure che ne promuovono l'uso efficiente sotto il profilo delle risorse.
2. Un progetto d'interesse comune:
  - (a) contribuisce agli obiettivi stabiliti all'articolo 4;
  - (b) è conforme a quanto disposto nel capo II e, se riguarda la rete centrale, anche a quanto disposto nel capo III;

- (c) è stato sottoposto ad un'analisi costo-benefici sotto il profilo socioeconomico risultata in un valore netto attuale positivo;
  - (d) dimostra un evidente valore aggiunto europeo.
3. Un progetto di interesse comune può comprendere il suo intero ciclo, tra cui gli studi di fattibilità e le procedure per i permessi, la realizzazione e la valutazione.
  4. Gli Stati membri e gli altri promotori di progetti adottano tutte le misure necessarie per garantire che i progetti vengano realizzati in conformità alle pertinenti norme e procedure nazionali e dell'unione, in particolare alla legislazione dell'Unione in materia di ambiente, protezione del clima, sicurezza, concorrenza, aiuti di Stato, appalti pubblici e sanità pubblica.
  5. I progetti di interesse comune sono ammissibili all'aiuto finanziario dell'Unione nell'ambito degli strumenti disponibili per le reti di trasporto transeuropee, in particolare il Meccanismo per collegare l'Europa istituito dal regolamento (UE) n. XXX/2012.

*Articolo 8*  
*Cooperazione con paesi terzi*

1. L'Unione può sostenere progetti di interesse comune per collegare la rete transeuropea dei trasporti alle reti infrastrutturali di paesi terzi che rientrano nella politica europea di vicinato, nella politica di allargamento, nello spazio economico europeo e nell'Associazione europea di libero scambio e volti a:
  - (a) collegare la rete centrale ai punti di frontiera;
  - (b) garantire il collegamento fra la rete centrale e le reti dei trasporti dei paesi terzi;
  - (c) completare l'infrastruttura dei trasporti in paesi terzi che fungono da collegamento fra settori della rete centrale situati nell'Unione;
  - (d) realizzare sistemi di gestione del traffico in quei paesi.Tali progetti di interesse comune incrementano la capacità o l'utilità di reti situate in uno o più Stati membri.
2. L'Unione può cooperare con paesi terzi per promuovere progetti di reciproco interesse. Tali progetti mirano a:
  - (a) promuovere l'interoperabilità tra la rete transeuropea dei trasporti e le reti dei paesi vicini;
  - (b) promuovere l'estensione della politica della rete transeuropea dei trasporti ai paesi terzi;
  - (c) facilitare il trasporto aereo con i paesi terzi, in particolare estendendo il cielo unico europeo e la cooperazione nella gestione del traffico aereo;

- (d) facilitare il trasporto marittimo e promuovere le autostrade del mare con i paesi terzi.
- 3. I progetti di interesse reciproco che rientrano nel paragrafo 2, lettera a), sono conformi alle pertinenti disposizioni del capo II.
- 4. L'allegato III contiene mappe indicative della rete transeuropea dei trasporti estese a specifici paesi vicini.
- 5. L'Unione può utilizzare gli esistenti strumenti finanziari e di coordinamento con i paesi vicini o può istituirne di nuovi e utilizzarli, come il fondo di investimento per la politica di vicinato (NIF) o lo strumento di assistenza preadesione (IPA) per la promozione di progetti di reciproco interesse.
- 6. L'Unione può cooperare con organizzazioni e organismi internazionali e regionali per conseguire qualsiasi obiettivo perseguito dal presente articolo.



## CAPO II

### LA RETE GLOBALE

#### *Articolo 9*

##### ***Disposizioni generali***

1. La rete globale costituisce la base per individuare progetti di interesse comune.
2. La rete globale:
  - (a) viene specificata nelle mappe di cui all'allegato I del presente regolamento;
  - (b) viene specificata attraverso la descrizione dei componenti dell'infrastruttura;
  - (c) è conforme ai requisiti relativi alle infrastrutture dei trasporti stabiliti nel presente capo;
  - (d) stabilisce il quadro per lo sviluppo dell'infrastruttura prioritaria di cui agli articoli 10-35.
3. Gli Stati membri provvedono affinché la rete globale sia completata e pienamente conforme alle disposizioni pertinenti del presente capo entro e non oltre il 31 dicembre 2050.

#### *Articolo 10*

##### ***Priorità***

L'Unione, gli Stati membri, i gestori delle infrastrutture e altri promotori di progetti dedicano un'attenzione particolare, nello sviluppo della rete globale, alle misure necessarie per:

- (a) realizzare e installare sistemi di trasporto intelligenti, incluse le misure che permettono la gestione del traffico, la programmazione multimodale e i servizi informatici, la tracciabilità multimodale, la programmazione della capacità e le prenotazioni online nonché i servizi di biglietteria integrati;
- (b) realizzare i collegamenti mancanti e eliminare le strozzature, in particolare nelle sezioni transfrontaliere;
- (c) rimuovere gli ostacoli tecnici e amministrativi, in particolare quelli relativi all'interoperabilità delle reti e alla concorrenza;
- (d) garantire un'integrazione ottimale dei modi di trasporto;
- (e) garantire un'adeguata accessibilità per tutte le regioni dell'Unione;
- (f) migliorare o mantenere la qualità dell'infrastruttura sotto il profilo dell'efficienza, della sicurezza, della resistenza alle condizioni climatiche e, ove opportuno, agli incidenti, delle prestazioni ambientali, delle condizioni sociali,

dell'accessibilità per tutti gli utenti, della qualità dei servizi e della continuità dei flussi di traffico;

- (g) promuovere lo sviluppo tecnologico allo stato dell'arte;
- (h) garantire la sicurezza degli approvvigionamenti di combustibile permettendo l'uso di fonti energetiche e sistemi di propulsione alternativi e in particolare a basse o a zero emissioni di carbonio;
- (i) evitare le aree urbane per il trasporto ferroviario delle merci.

## **SEZIONE 1**

### **INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO FERROVIARIO**

#### *Articolo 11*

##### **Mappe**

Le linee ferroviarie che formano parte della rete globale sono indicate nelle mappe che figurano all'allegato I.

#### *Articolo 12*

##### **Componenti dell'infrastruttura**

1. L'infrastruttura ferroviaria dei trasporti comprende in particolare:
  - (a) linee ferroviarie convenzionali e ad alta velocità, compresi:
    - i) binari di raccordo;
    - ii) gallerie;
    - iii) ponti;
  - (b) terminali merci e piattaforme logistiche per il trasbordo di merci all'interno del modo ferroviario e tra la ferrovia e altri modi di trasporto;
  - (c) stazioni lungo le linee indicate nell'allegato I per il trasbordo di passeggeri all'interno del modo ferroviario e tra la ferrovia e altri modi di trasporto;
  - (d) le attrezzature connesse;
  - (e) STI.
2. Le linee ferroviarie assumono una delle forme seguenti:
  - (a) linee ferroviarie per il trasporto ad alta velocità che sono:
    - i) specialmente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari o superiori a 250 km/h;

- ii) linee convenzionali specificamente adattate per velocità dell'ordine di 200 km/h;
  - (b) linee ferroviarie per il trasporto convenzionale.
3. L'attrezzatura tecnica associata alle linee ferroviarie comprende i sistemi di elettrificazione, le attrezzature per la salita e la discesa dei passeggeri e il carico e lo scarico delle merci nelle stazioni, le piattaforme logistiche e i terminali delle merci. Ciò comprende qualsiasi impianto necessario a garantire il funzionamento efficiente e sicuro dei veicoli.

### *Articolo 13*

#### ***Requisiti concernenti le infrastrutture di trasporto***

1. Gli operatori dei terminali merci garantiscono che tutti i terminali merci siano aperti a tutti gli operatori.
- Gli operatori delle piattaforme logistiche offrono almeno un terminale aperto a tutti gli operatori.
- Gli operatori di terminali merci e di piattaforme logistiche forniscono tale accesso in modo non discriminatorio e applicano tariffe trasparenti.
2. Gli operatori delle stazioni passeggeri garantiscono che queste ultime forniscano accesso ad informazioni, servizi di biglietteria e attività commerciali relative al traffico ferroviario su tutta la rete globale e, ove opportuno, ad informazioni adeguate sui collegamenti con i trasporti regionali e locali, in conformità al regolamento (UE) n. 454/2011 della Commissione, del 5 maggio 2011, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema "applicazioni telematiche per i passeggeri" del sistema ferroviario transeuropeo<sup>38</sup>.
3. Nell'ambito delle loro responsabilità, gli Stati membri e i gestori delle infrastrutture garantiscono:
- (a) che le linee ferroviarie siano dotate del sistema ERTMS;
  - (b) che l'infrastruttura ferroviaria sia conforme alla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sull'interoperabilità del sistema ferroviario all'interno della Comunità<sup>39</sup> e alle sue misure di attuazione, allo scopo di assicurare l'interoperabilità della rete globale;
  - (c) che l'infrastruttura ferroviaria sia conforme ai requisiti della specifica tecnica di interoperabilità (STI) adottata a norma dell'articolo 6 della direttiva 2008/57/CE per le linee nuove e aggiornate, tranne nei casi debitamente giustificati, quando ciò sia consentito dal pertinente STI o nell'ambito della procedura di cui all'articolo 9 della direttiva 2008/57/CE. In ogni caso, l'infrastruttura ferroviaria è conforme ai seguenti requisiti:

---

<sup>38</sup> GUL 123 del 12.5.2011, pag. 11.

<sup>39</sup> GUL 191 del 18.7.2008, pag. 1.

- (1) scartamento nominale per le nuove linee ferroviarie: 1 435 mm<sup>40</sup>;
- (2) elettrificazione;
- (3) linee percorse da treni merci convenzionali<sup>41</sup>: carico per asse di 22,5 t e lunghezza del treno di 750 m;
- (4) pendenza massima per le nuove linee destinate ad essere percorse da treni merci convenzionali: 12,5 mm/m<sup>42</sup>.

#### *Articolo 14*

#### ***Quadro per lo sviluppo dell'infrastruttura prioritaria***

Gli Stati membri ed altri promotori di progetti, nel promuovere progetti di interesse comune e oltre alle priorità indicate all'articolo 10, dedicano particolare attenzione a:

- (a) installazione dell'ERTMS;
- (b) mitigazione dell'impatto del rumore causato dal trasporto ferroviario;
- (c) raggiungimento di standard più elevati di quelli stabiliti come requisiti minimi nelle specifiche tecniche, descritti all'articolo 13.

### **SEZIONE 2**

#### **INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO PER VIE NAVIGABILI INTERNE**

#### *Articolo 15*

#### ***Mappe***

Le vie navigabili e i porti interni (inland ports) che formano parte della rete globale sono indicati nelle mappe che figurano all'allegato I.

#### *Articolo 16*

#### ***Componenti dell'infrastruttura***

1. L'infrastruttura delle vie navigabili comprende in particolare:

---

<sup>40</sup> Scartamento nominale secondo lo standard europeo di cui alla specifica tecnica di interoperabilità sull'infrastruttura, sezione 4.2.5.1. per le linee convenzionali (in appresso: FC STI) della decisione della Commissione, del 26 aprile 2011, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Infrastruttura» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 126 del 14.5.2011, pag. 53) e sezione 4.2.2. per le linee ad alta velocità (in appresso: AV STI) della decisione 2008/217/CE della Commissione, del 20 dicembre 2007, relativa ad una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "infrastruttura" del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (GU L 77 del 19.3.2008, pag. 1).

<sup>41</sup> Cfr. requisiti della categoria di linea V-F, specificati alla sezione 4.2.2 della STI FC.

<sup>42</sup> Requisiti per le categorie di linea IV-F, IV-M, VI-F e VI-M specificate alla sezione 4.2.4.3. della FC STI.

- (a) fiumi;
  - (b) canali;
  - (c) laghi;
  - (d) infrastrutture connesse come chiuse, elevatori, ponti, invasi;
  - (e) porti interni che comprendono l'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale;
  - (f) le attrezzature connesse;
  - (g) STI.
2. I porti interni hanno un volume di trasbordo merci annuale superiore alle 500 000 tonnellate. Il volume totale annuale del trasbordo merci si basa sulla media triennale disponibile più recente, pubblicata da Eurostat.
  3. Le attrezzature associate ai porti in particolare consentono l'utilizzo di sistemi propulsivi e operativi che riducono i livelli di inquinamento, il consumo energetico e le emissioni di carbonio. Esse comprendono gli impianti di raccolta dei rifiuti.

#### *Articolo 17*

#### ***Requisiti concernenti le infrastrutture di trasporto***

1. Nell'ambito delle loro responsabilità, gli Stati membri, gli operatori dei porti e i gestori delle infrastrutture garantiscono che i porti interni siano collegati con l'infrastruttura stradale o ferroviaria della rete globale.
2. Gli operatori dei porti garantiscono che tutti i porti interni offrano almeno un terminale merci aperto a tutti gli operatori senza discriminazioni e applicano tariffe trasparenti.
3. Nell'ambito delle loro responsabilità, gli Stati membri e i gestori delle infrastrutture garantiscono:
  - (a) che fiumi, canali e laghi siano conformi ai requisiti minimi delle vie navigabili di classe IV come prevede l'Accordo europeo sulle vie navigabili interne di rilevanza internazionale (AGN) sulla nuova classificazione delle vie navigabili<sup>43</sup> e garantiscono l'altezza libera di passaggio sotto i ponti.
  - (b) che sui fiumi, canali e laghi sia presente il sistema RIS.

---

<sup>43</sup> Conferenza europea dei ministri dei trasporti (ECMT), ECMT/CM(92) 6/definitivo.

*Articolo 18*  
***Quadro per lo sviluppo dell'infrastruttura prioritaria***

Gli Stati membri e altri promotori di progetti, nel promuovere progetti di interesse comune e oltre alle priorità indicate all'articolo 10, dedicano particolare attenzione a:

- (a) per quanto riguarda le vie navigabili esistenti: attuare le misure necessarie per raggiungere gli standard delle vie navigabili della classe IV;
- (b) ove opportuno, raggiungere standard più elevati delle vie navigabili della classe IV, per soddisfare la domanda del mercato;
- (c) attuare i sistemi di trasporto intelligenti, incluso il RIS;
- (d) collegare l'infrastruttura dei porti interni con l'infrastruttura di trasporto ferroviaria.

**SEZIONE 3**  
**INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO STRADALE**

*Articolo 19*  
***Mappe***

Le strade che formano parte della rete globale sono indicate nelle mappe che figurano all'allegato I.

*Articolo 20*  
***Componenti dell'infrastruttura***

1. L'infrastruttura di trasporto stradale comprende in particolare:

- (a) strade di alta qualità, inclusi
  - i) ponti;
  - ii) gallerie;
  - iii) raccordi;
  - iv) incroci;
  - v) interscambi;
- (b) aree di parcheggio;
- (c) le attrezzature connesse;
- (d) STI;
- (e) terminali merci e piattaforme logistiche;

- (f) stazioni degli autobus.
2. Le strade di alta qualità di cui al paragrafo 1, lettera a), sono quelle che svolgono un ruolo importante nel trasporto di merci e passeggeri di lungo raggio, collegano i principali centri urbani ed economici, sono interconnesse con altri modi di trasporto e collegano le regioni NUTS 2 senza accesso al mare e periferiche con le regioni centrali dell'Unione.
  3. Le strade di alta qualità sono quelle specificamente progettate e costruite per il traffico motorizzato e può trattarsi di autostrade o di superstrade.
    - (a) Un'autostrada è una strada specialmente progettata e costruita per il traffico motorizzato, che non serve le proprietà che la costeggiano e che:
      - i) dispone, salvo in punti particolari o provvisoriamente, di carreggiate distinte per le due direzioni di traffico, separate l'una dall'altra da una fascia divisoria non destinata alla circolazione o, eccezionalmente, da altri mezzi;
      - ii) è priva di attraversamenti a livello con strade, ferrovie, linee tranviarie o strade pedonali, nonché,
      - iii) è contraddistinta dalla segnaletica come autostrada.
    - (b) Una superstrada è una strada riservata al traffico motorizzato accessibile solo attraverso intercambi o raccordi controllati e che:
      - i) prevede il divieto di sosta e parcheggio sulla carreggiata destinata alla circolazione; nonché,
      - ii) è priva di attraversamenti a livello con ferrovie o tramvie o strade pedonali.
  4. Le attrezzature connesse alle strade comprendono in particolare i sistemi relativi alla gestione del traffico, alla diffusione di informazioni e della radio guida, alla riscossione dei pedaggi, alla sicurezza, alla riduzione degli effetti nocivi per l'ambiente, al rifornimento o alla ricarica di veicoli a propulsione alternativa e alla sicurezza delle aree di sosta degli autoveicoli commerciali.

#### *Articolo 21*

#### ***Requisiti concernenti le infrastrutture di trasporto***

Nell'ambito delle loro responsabilità, gli Stati membri e i gestori delle infrastrutture garantiscono:

- (a) che le strade siano conformi al disposto dell'articolo 20, paragrafo 3;
- (b) che la sicurezza del trasporto stradale venga garantita, controllata e, se necessario, migliorata in base alla procedura prevista dalla direttiva 2008/96/CE del

Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali<sup>44</sup>;

- (c) che le gallerie stradali la cui lunghezza supera i 500 m devono conformarsi alla direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea<sup>45</sup>;
- (d) che l'interoperabilità dei sistemi di riscossione dei pedaggi sia assicurata in conformità alla direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità<sup>46</sup> e alla decisione n. 2009/750/CE della Commissione, del 6 ottobre 2009, sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici<sup>47</sup>;
- (e) la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti in conformità alla direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto<sup>48</sup>.

#### *Articolo 22*

#### ***Quadro per lo sviluppo dell'infrastruttura prioritaria***

Gli Stati membri e altri promotori di progetti, nel promuovere progetti di interesse comune e oltre alle priorità indicate all'articolo 10, dedicano particolare attenzione a:

- (a) utilizzo di STI, in particolare per l'informazione multimodale e la gestione del traffico e per consentire i sistemi di comunicazione e pagamento;
- (b) introduzione di nuove tecnologie e innovazione per promuovere trasporti a basse emissioni di carbonio;
- (c) creazione di aree di parcheggio sicure;
- (d) promozione della sicurezza stradale.

---

<sup>44</sup> GU L 319 del 29.11.2008, pag. 59.

<sup>45</sup> GU L 167 del 30.4.2004, pag. 39.

<sup>46</sup> GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.

<sup>47</sup> GU L 268 del 13.10.2009, pag. 11.

<sup>48</sup> GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1.



## SEZIONE 4 INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO MARITTIMO

### *Articolo 23* **Mappe**

I porti marittimi che formano parte della rete globale sono indicate nelle mappe che figurano all'allegato I.

### *Articolo 24* **Componenti dell'infrastruttura**

1. L'infrastruttura di trasporto marittimo comprende in particolare:
  - (a) lo spazio marittimo;
  - (b) i canali marittimi;
  - (c) i porti marittimi, tra cui l'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale;
  - (d) ausili alla navigazione;
  - (e) gli accessi ai porti;
  - (f) le autostrade del mare;
  - (g) le attrezzature connesse;
  - (h) STI.
  
2. I porti marittimi sono punti di entrata e uscita per l'infrastruttura a terra della rete globale e soddisfano almeno uno dei seguenti criteri:
  - (a) il volume annuale totale del traffico passeggeri supera lo 0,1% del volume annuale totale del traffico passeggeri di tutti i porti marittimi dell'Unione. La cifra di riferimento per questo volume totale è rappresentata dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat.
  - (b) Il volume totale annuale delle merci, per le operazioni di carico di merci sia sfuse che non sfuse, supera lo 0,1% del corrispondente volume del carico annuale totale di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione. La cifra di riferimento per questo volume totale è rappresentata dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat.
  - (c) Il porto marittimo è situato su un'isola e costituisce il solo punto di accesso ad una regione NUTS 3 nella rete globale.

- (d) Il porto marittimo è situato in una regione ultraperiferica o periferica, fuori da un raggio di 200 km dal porto alternativo più vicino nella rete globale.
3. Le attrezzature connesse alle infrastrutture del trasporto marittimo comprendono in particolare dispositivi rompighiaccio, attrezzature per ricerche idrogeologiche, per il dragaggio e la manutenzione del porto e degli accessi al porto.

*Articolo 25*  
***Autostrade del mare***

1. Il concetto di "autostrade del mare" rappresenta la dimensione marittima delle reti transeuropee di trasporto. Esse consistono di rotte brevi, porti, attrezzature e infrastrutture marittime connesse, nonché impianti che permettono la navigazione su rotte brevi o servizi mare-fiume tra almeno due porti, incluse le connessioni con l'entroterra, in almeno due diversi Stati membri. Le autostrade del mare comprendono:
- (a) i collegamenti marittimi tra porti marittimi della rete globale;
  - (b) impianti portuali, tecnologie di informazione e comunicazione (ICT) come sistemi elettronici di gestione della logistica, procedure doganali, amministrative e di sicurezza, in almeno uno Stato membro;
  - (c) le infrastrutture per l'accesso diretto alla terra e al mare.
2. I progetti di interesse comune per le autostrade del mare nella rete transeuropea dei trasporti devono essere proposti da almeno due Stati membri. Essi assumono una delle forme seguenti:
- (a) costituire la componente marittima di un corridoio della rete centrale definito all'articolo 49 o costituire la componente marittima tra due corridoi della rete centrale;
  - (b) costituire un collegamento marittimo e le sue connessioni con l'entroterra all'interno della rete centrale tra due o più porti della rete centrale;
  - (c) costituire un collegamento marittimo e le sue connessioni con l'entroterra tra un porto della rete centrale e porti della rete globale, con un'attenzione speciale per le connessioni con l'entroterra dei porti della rete centrale e globale.
3. I progetti di interesse comune delle autostrade del mare nella rete transeuropea dei trasporti possono comprendere anche attività che comportano più ampi benefici e non sono collegate a porti specifici, come le attività per migliorare le prestazioni ambientali, per rendere disponibili i sistemi rompighiaccio, le attività dirette a garantire la navigabilità per tutto l'arco dell'anno, le operazioni di dragaggio, gli impianti di rifornimento di combustibili alternativi, nonché l'ottimizzazione di processi, procedure e dell'elemento umano, le piattaforme ICT e i sistemi di informazione, tra cui sistemi di gestione del traffico e di comunicazione elettronica.

*Articolo 26*  
***Requisiti concernenti le infrastrutture di trasporto***

1. Nell'ambito delle loro responsabilità, gli Stati membri, gli operatori dei porti e i gestori delle infrastrutture garantiscono:
  - (a) che i porti marittimi siano connessi con linee ferroviarie, strade e, ove possibile, vie navigabili della rete globale, tranne a Malta e a Cipro finché non sarà istituito un sistema ferroviario sul loro territorio.
  - (b) che i porti marittimi offrano almeno un terminale aperto a tutti gli operatori senza discriminazioni e applicare tariffe trasparenti.
  - (c) che i canali marittimi, i tratti navigabili dei porti e gli estuari devono collegare due mari o permettere di accedere a porti marittimi dal mare e devono corrispondere almeno alle vie navigabili della classe VI.
2. Gli operatori dei porti garantiscono che i porti dispongano delle attrezzature necessarie a garantire le prestazioni ambientali delle navi nei porti, in particolare gli impianti di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, in conformità alla direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico<sup>49</sup>.
3. Gli Stati membri attuano il sistema VTMIS come previsto nella direttiva 2002/59/CE.

*Articolo 27*  
***Quadro per lo sviluppo dell'infrastruttura prioritaria***

Gli Stati membri ed altri promotori di progetti, nel promuovere progetti di interesse comune e oltre alle priorità indicate all'articolo 10, dedicano particolare attenzione a:

- (a) promuovere le autostrade del mare, compresa la navigazione su rotte brevi;
- (b) l'interconnessione dei porti marittimi con le vie navigabili interne;
- (c) l'attuazione del sistema VTMIS e dei servizi eMaritime.

---

<sup>49</sup> GUL 332 del 28.11.2000, pag. 81.

## **SEZIONE 5**

### **INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO AEREO**

#### *Articolo 28*

##### **Mappe**

Gli aeroporti che formano parte della rete globale sono indicate nelle mappe che figurano all'allegato I.

#### *Articolo 29*

##### **Componenti dell'infrastruttura**

1. L'infrastruttura del trasporto aereo comprende in particolare:
  - (a) lo spazio aereo, le rotte e le vie aeree;
  - (b) gli aeroporti;
  - (c) le attrezzature connesse;
  - (d) STI.
  
2. Gli aeroporti sono conformi ad almeno uno dei seguenti criteri:
  - (a) nel caso degli aeroporti passeggeri:
    - i) il volume annuale totale del traffico passeggeri è almeno pari allo 0,1% del volume annuale totale del traffico passeggeri di tutti gli aeroporti dell'Unione. Il volume totale annuale di passeggeri si basa sulla media triennale disponibile più recente, pubblicata da Eurostat;
    - ii) la soglia del volume dello 0,1% non si applica se l'aeroporto si trova fuori da un raggio di 100 km dall'aeroporto più vicino nella rete globale, o fuori da un raggio di 200 km se la regione nella quale è situato è dotata di una linea ferroviaria ad alta velocità.
  - (b) Per gli aeroporti di traffico merci il volume annuale totale del traffico merci è almeno pari allo 0,2% del volume annuale totale del traffico di merci di tutti gli aeroporti dell'Unione. Il volume totale annuale di merci si basa sulla media triennale disponibile più recente, pubblicata da Eurostat.

#### *Articolo 30*

##### **Requisiti concernenti le infrastrutture di trasporto**

1. Nell'ambito delle loro responsabilità, gli Stati membri e gli operatori degli aeroporti garantiscono che tutti gli aeroporti offrano almeno un terminale aperto a tutti gli operatori senza discriminazioni e applichino tariffe trasparenti.

2. Nell'ambito delle loro responsabilità, gli Stati membri, gli operatori aeroportuali e i vettori aerei garantiscono che alle infrastrutture del trasporto aereo della rete globale si applichino le norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile contro atti di interferenza illecita, adottate dall'Unione in conformità al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002<sup>50</sup>.
3. Nell'ambito della loro responsabilità, gli Stati membri, gli operatori aeroportuali e i vettori aerei garantiscono che le infrastrutture per la gestione del traffico aereo permettano la realizzazione del cielo unico europeo, in conformità al regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo (regolamento quadro)<sup>51</sup>, al regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo (regolamento sulla fornitura di servizi)<sup>52</sup>, al regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo (regolamento sullo spazio aereo)<sup>53</sup> e al regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo (regolamento sull'interoperabilità)<sup>54</sup>, al fine di migliorare le prestazioni e la sostenibilità del sistema europeo dell'aviazione civile, delle norme di attuazione e delle specifiche dell'Unione.

#### *Articolo 31*

#### ***Quadro per lo sviluppo dell'infrastruttura prioritaria***

Gli Stati membri ed altri promotori di progetti, nel promuovere progetti di interesse comune e oltre alle priorità indicate all'articolo 9, dedicano particolare attenzione a:

- (a) ottimizzare le infrastrutture esistenti;
- (b) incrementare la capacità aeroportuale;
- (c) sostenere la realizzazione del cielo unico europeo e dei sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare quelli che utilizzano SESAR.

---

<sup>50</sup> GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.

<sup>51</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

<sup>52</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

<sup>53</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

<sup>54</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

## **SEZIONE 6**

### **INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO MULTIMODALE**

#### *Articolo 32*

##### **Mappe**

I terminali merci e le piattaforme logistiche che formano parte della rete globale sono indicati nelle mappe che figurano all'allegato I.

#### *Articolo 33*

##### **Componenti dell'infrastruttura**

I terminali merci e le piattaforme logistiche devono essere conformi almeno ad uno dei seguenti criteri:

- (a) il trasbordo totale di merci supera la soglia quantitativa per i porti marittimi stabilita all'articolo 24;
- (b) se in una regione NUTS 2 non esiste né un terminale merci né una piattaforma logistica conforme alla lettera a), si prende in considerazione il principale terminale merci o piattaforma logistica designati dallo Stato membro interessato, dotati di almeno un collegamento a strade e ferrovie per la regione NUTS 2 di cui trattasi.

#### *Articolo 34*

##### **Requisiti concernenti le infrastrutture di trasporto**

1. Nell'ambito delle loro responsabilità, gli Stati membri, gli operatori dei terminali merci, dei porti e degli aeroporti e i gestori delle infrastrutture garantiscono:
  - (a) che i modi di trasporto siano collegati fra loro nei seguenti punti: terminali merci, stazioni passeggeri, porti interni, aeroporti e porti marittimi, per consentire il trasporto intermodale di merci e passeggeri.
  - (b) Fatte salve le disposizioni applicabili degli ordinamenti nazionali e dell'Unione, i terminali merci e le piattaforme logistiche, i porti interni e marittimi nonché gli aeroporti che movimentano merci devono essere attrezzati per trasmettere flussi di informazioni all'interno di questa infrastruttura e tra i modi di trasporto lungo la catena logistica. Tali sistemi in particolare devono poter fornire informazioni in tempo reale sulla capacità disponibile dell'infrastruttura, i flussi di traffico e il posizionamento, la tracciabilità e garantire la sicurezza durante i viaggi multimodali.
  - (c) Fatte salve le disposizioni applicabili degli ordinamenti nazionali e dell'Unione, la continuità del traffico passeggeri attraverso la rete globale sarà facilitata da attrezzature appropriate e dalla disponibilità di STI nelle stazioni ferroviarie, nelle stazioni di autobus, negli aeroporti e, se pertinente, nei porti marittimi e di vie navigabili interne.

2. Gli operatori dei terminali merci garantiscono che questi ultimi siano dotati di gru, trasportatori e altri dispositivi per movimentare le merci tra i diversi modi di trasporto e per il posizionamento e deposito delle merci.

*Articolo 35*

***Quadro per lo sviluppo dell'infrastruttura prioritaria***

Gli Stati membri ed altri promotori di progetti, nel promuovere progetti di interesse comune e oltre alle priorità indicate all'articolo 10, dedicano particolare attenzione a:

- (a) fornire un'effettiva interconnessione e integrazione dell'infrastruttura della rete globale, inclusa l'infrastruttura di accesso ove necessario e attraverso terminali merci e piattaforme logistiche;
- (b) rimuovere i principali ostacoli tecnici e amministrativi al trasporto multimodale;
- (c) sviluppare un flusso di informazioni ininterrotto tra i modi di trasporto e permettere la fornitura di servizi multimodali e unimodali attraverso il sistema di trasporto transeuropeo, includendo i relativi servizi di comunicazione, pagamento, biglietteria e commercializzazione.

**SEZIONE 7**

**DISPOSIZIONI COMUNI**

*Articolo 36*

***Nodi urbani***

Gli Stati membri ed altri promotori di progetti, nello sviluppo della rete globale nei nodi urbani, mirano a garantire:

- (a) per il trasporto di passeggeri: l'interconnessione tra l'infrastruttura ferroviaria, aerea e, se opportuno, per via navigabile interna, stradale e marittima della rete globale;
- (b) per il trasporto di merci: l'interconnessione tra l'infrastruttura ferroviaria e, se opportuno, per via navigabile interna, aerea, marittima e stradale della rete globale;
- (c) la connessione adeguata tra diverse stazioni ferroviarie o aeroporti della rete globale all'interno di un nodo urbano;
- (d) una connessione senza interruzioni tra l'infrastruttura della rete globale e l'infrastruttura per il traffico regionale e locale, includendo il consolidamento logistico e i centri di distribuzione;
- (e) l'aggiramento delle aree urbane per il trasporto stradale per facilitare i flussi di traffico a lungo raggio sulla rete globale;

- (f) l'aggiramento delle aree urbane per il trasporto ferroviario delle merci;
- (g) la promozione del trasporto urbano efficiente di merci a basso rumore e a basse emissioni di carbonio.

### *Articolo 37*

#### ***STI***

1. Gli STI consentono la gestione del traffico e lo scambio di informazioni all'interno di trasporto e fra di essi per operazioni di trasporto multimodali e servizi a valore aggiunto connessi ai trasporti, migliorando la sicurezza e le prestazioni ambientali.
2. Gli STI facilitano la connessione senza interruzioni tra l'infrastruttura della rete globale e l'infrastruttura del trasporto regionale e locale.
3. Gli STI associati ai modi di trasporto includono in particolare:
  - per le ferrovie: il sistema ERTMS;
  - per le vie navigabili interne: servizi di informazione fluviale e servizi eMaritime;
  - per il trasporto stradale: STI in conformità alla direttiva 2010/40/UE;
  - per i trasporti marittimi: VTMS e servizi eMaritime;
  - per il trasporto aereo: sistemi di gestione del traffico, in particolare quelli risultanti da SESAR.

### *Articolo 38*

#### ***Servizi di trasporto di merci***

L'Unione, gli Stati membri ed altri promotori di progetti attribuiscono particolare attenzione a progetti di interesse comune che forniscono servizi di trasporto merci efficienti, che utilizzano l'infrastruttura della rete globale e contribuiscono a ridurre le emissioni di carbonio. Tali progetti devono in particolare:

- (a) migliorare l'uso sostenibile dell'infrastruttura di trasporto, compresa l'efficienza della sua gestione;
- (b) promuovere l'introduzione di servizi di trasporto innovativi o di nuove combinazioni di servizi di trasporto esistenti, anche attraverso l'applicazione di STI e l'istituzione di pertinenti strutture di governance;
- (c) facilitare le operazioni di servizi di trasporto multimodale e migliorare la cooperazione tra i fornitori di servizi di trasporto;
- (d) promuovere l'efficienza sotto il profilo delle risorse e delle emissioni di carbonio nei settori della trazione dei veicoli, della propulsione, della programmazione delle operazioni e dei sistemi, della condivisione delle risorse e della cooperazione;



- (e) analizzare, fornire informazioni in merito e monitorare i mercati, le caratteristiche e le prestazioni della flotta, i requisiti amministrativi e le risorse umane.

#### *Articolo 39*

#### ***Nuove tecnologie e innovazione***

La rete globale dovrà essere aggiornata in base agli sviluppi tecnologici dello stato dell'arte. Si deve in particolare:

- (a) consentire la decarbonizzazione dei trasporti attraverso la transizione verso tecnologie di trasporto innovative;
- (b) consentire la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto promuovendo l'efficienza energetica nonché l'introduzione di sistemi di propulsione alternativi e la fornitura delle infrastrutture corrispondenti. Tale infrastruttura può includere reti e altri strumenti necessari per la trasmissione dell'energia, tener conto dell'infrastruttura, dell'interfaccia del veicolo e comprendere sistemi di trasporto intelligenti;
- (c) migliorare la sicurezza e la sostenibilità della circolazione delle persone e delle merci;
- (d) migliorare il funzionamento, l'accessibilità, l'interoperabilità, la multimodalità e l'efficienza della rete, includendo la biglietteria multimodale;
- (e) promuovere misure dirette a ridurre i costi esterni, come ogni tipo di inquinamento, tra cui il rumore, la congestione e i danni alla salute;
- (f) introdurre la tecnologia della sicurezza e standard di identificazione compatibili sulle reti;
- (g) migliorare la resistenza ai cambiamenti climatici;
- (h) far progredire lo sviluppo e l'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti all'interno dei modi di trasporto e fra di essi.

#### *Articolo 40*

#### ***Infrastrutture sicure***

Gli Stati membri ed altri promotori di progetti prendono in debita considerazione la necessità di provvedere affinché le infrastrutture di trasporto offrano un elevato grado di sicurezza per i movimenti di passeggeri e di merci.

#### *Articolo 41*

#### ***Infrastruttura a prova di cambiamenti climatici e resistente alle catastrofi***

Durante la programmazione delle infrastrutture, gli Stati membri ed altri promotori di progetti attribuiscono la necessaria considerazione alle valutazioni del rischio e alle misure di

adattamento dirette a migliorare la resistenza ai cambiamenti climatici, in relazione in particolare a precipitazioni, inondazioni, tempeste, alta temperatura e ondate di caldo, aumento del livello dei mari e inondazioni costiere, in conformità a eventuali requisiti che possano essere stabiliti nella pertinente legislazione dell'Unione.

Ove opportuno, occorre attribuire la dovuta considerazione alla resistenza delle infrastrutture ai disastri naturali o provocati dall'uomo in conformità a eventuali requisiti che possano essere stabiliti nella pertinente legislazione dell'Unione.

#### *Articolo 42* ***Tutela ambientale***

Gli Stati membri e altri promotori di progetti eseguono valutazioni ambientali di piani e progetti, in particolare come previsto nella direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati<sup>55</sup> e nella direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche<sup>56</sup>, nonché nelle seguenti direttive del Parlamento europeo e del Consiglio: 2000/60/CE, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque<sup>57</sup>; 2001/42/CE, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente<sup>58</sup>; 2009/147/CE, del 30 novembre 2009, concernente la conservazione degli uccelli selvatici<sup>59</sup>, al fine di evitare o, quando ciò non sia possibile, mitigare gli impatti negativi sull'ambiente, come la frammentazione del paesaggio, l'impermeabilizzazione del suolo e l'inquinamento atmosferico, idrico e acustico, e proteggere in modo efficace la biodiversità.

#### *Articolo 43* ***Accessibilità per tutti gli utenti***

L'infrastruttura dei trasporti deve consentire una mobilità senza ostacoli e l'accessibilità per tutti gli utenti, in particolare le persone anziane, le persone a mobilità ridotta e i passeggeri disabili.

---

<sup>55</sup> GU L 175 del 5.7.1985, pag. 40.

<sup>56</sup> GU L 206 del 22.7.1992, pag. 7.

<sup>57</sup> GU L 327 del 22.12.2000, pag. 1.

<sup>58</sup> GU L 197 del 21.7.2001, pag. 30.

<sup>59</sup> GU L 20 del 26.1.2010, pag. 7.

## CAPO III

### LA RETE CENTRALE

#### *Articolo 44*

#### ***Identificazione della rete centrale***

1. La rete centrale consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica relativa alla rete transeuropea dei trasporti. La rete centrale in particolare contribuisce a far fronte al fenomeno della crescente mobilità e allo sviluppo di un sistema di trasporti a basse emissioni di carbonio.
2. La rete centrale è interconnessa in nodi e offre collegamenti con le reti infrastrutturali di trasporto dei paesi vicini.
3. Le infrastrutture di trasporto che costituiscono la rete centrale sono indicate nelle mappe corrispondenti della rete globale che figurano nell'allegato I.

#### *Articolo 45*

#### ***Requisiti***

1. La rete centrale deve rispecchiare l'evoluzione della domanda di traffico e la necessità del trasporto multi-modale. Si dovrà tener conto delle tecnologie allo stato dell'arte e di misure di regolamentazione e di governance per gestire l'uso dell'infrastruttura al fine di garantire un uso dell'infrastruttura di trasporto efficiente sotto il profilo delle risorse e offrire una capacità sufficiente.
2. L'infrastruttura della rete centrale soddisfa tutti i requisiti di cui al capo II senza eccezioni. Inoltre, l'infrastruttura della rete centrale soddisfa anche i seguenti requisiti:
  - (a) per le infrastrutture di trasporto ferroviario:
    - completa elettrificazione delle linee ferroviarie;
    - linee con traffico merci regolare: almeno 22,5 t di carico per asse, 100 km/ora di velocità e 750 m di lunghezza del treno;
  - (b) per le infrastrutture della navigazione interna e del trasporto marittimo:
    - disponibilità di combustibili puliti alternativi;
  - (c) per le infrastrutture del trasporto stradale:
    - lo sviluppo di aree di sosta sulle autostrade ogni 50 km circa al fine di fornire tra l'altro sufficienti spazi di parcheggio per gli utenti commerciali della strada con un adeguato livello di sicurezza;

- disponibilità di combustibili puliti alternativi;
- (d) per le infrastrutture del trasporto aereo:
- capacità di rendere disponibili combustibili puliti alternativi.

*Articolo 46*  
***Sviluppo della rete centrale***

1. L'infrastruttura di trasporto inclusa nella rete centrale viene sviluppata in conformità alle corrispondenti disposizioni del capo II.
2. Verranno realizzati in via prioritaria quei progetti di interesse comune che contribuiscono al completamento della rete centrale.
3. Fatto salvo il disposto dell'articolo 47, paragrafi 2 e 3, gli Stati membri provvedono affinché la rete centrale venga completata e sia conforme alle disposizioni del presente capo entro e non oltre il 31 dicembre 2050.

*Articolo 47*  
***Nodi della rete centrale***

1. I nodi della rete centrale sono indicati nell'allegato II e comprendono:
  - nodi urbani, inclusi i porti e gli aeroporti;
  - porti marittimi;
  - punti di attraversamento della frontiera verso i paesi confinanti.
2. I porti marittimi indicati nella parte 2 dell'allegato II sono collegati con l'infrastruttura di trasporto stradale e ferroviaria della rete transeuropea dei trasporti entro e non oltre il 31 dicembre 2030, con l'eccezione di casi debitamente giustificati.
3. I principali aeroporti indicati nella parte 1b dell'allegato II sono collegati con l'infrastruttura di trasporto stradale e ferroviaria della rete transeuropea dei trasporti entro e non oltre il 31 dicembre 2050. Tenendo conto della potenziale domanda di traffico, tali aeroporti sono integrati nella rete ferroviaria ad alta velocità ogniqualvolta ciò sia possibile.

## CAPO IV

### REALIZZAZIONE DELLA RETE CENTRALE MEDIANTE CORRIDOI DELLA RETE CENTRALE

#### *Articolo 48*

##### *Finalità generali dei corridoi della rete centrale*

1. I corridoi della rete centrale costituiscono uno strumento per facilitare una realizzazione coordinata della rete centrale. I corridoi della rete centrale si basano sull'integrazione modale, sull'interoperabilità, nonché su uno sviluppo e una gestione coordinati dell'infrastruttura, al fine di arrivare a trasporti multimodali efficienti sotto il profilo delle risorse.
2. I corridoi della rete centrale forniscono un approccio coordinato rispetto all'uso e agli investimenti nelle infrastrutture, in modo da gestire le capacità nella maniera più efficiente. L'infrastruttura multimodale dei corridoi della rete centrale è costruita e coordinata, quando ciò si renda necessario, in modo da ottimizzare l'uso di ogni modo di trasporto e la cooperazione fra i modi. I corridoi della rete centrale sostengono l'introduzione a livello globale di sistemi di gestione del traffico interoperabili.

#### *Articolo 49*

##### *Definizione dei corridoi della rete centrale*

1. I corridoi della rete centrale costituiscono parti della rete centrale. Essi comprendono almeno tre modi di trasporto e attraversano almeno tre Stati membri. Essi coprono i flussi transfrontalieri di lungo raggio più importanti della rete centrale.
2. In casi debitamente giustificati un corridoio della rete centrale può comprendere due soli modi di trasporto.
3. I corridoi della rete centrale includono porti marittimi e i loro accessi, tranne in casi debitamente giustificati.

#### *Articolo 50*

##### *Elenco di corridoi della rete centrale*

1. Ogni Stato membro partecipa ad almeno un corridoio della rete centrale.
2. L'elenco dei corridoi della rete centrale figura nell'allegato I del regolamento (UE) n. XXX/2012 del ... [Meccanismo per collegare l'Europa].

*Articolo 51*  
*Coordinamento dei corridoi della rete centrale*

1. Al fine di facilitare la realizzazione coordinata dei corridoi della rete centrale, la Commissione designa, previa consultazione con gli Stati membri interessati e dopo aver consultato il Parlamento europeo, dei "Coordinatori europei".
2. Il coordinatore europeo è scelto in particolare in funzione della sua esperienza nell'ambito delle istituzioni europee e della sua conoscenza delle questioni relative al finanziamento e alla valutazione socioeconomica e ambientale dei grandi progetti.
3. La decisione della Commissione sulla nomina del coordinatore europeo precisa le modalità di svolgimento dei compiti di cui al paragrafo 5.
4. Il coordinatore europeo agisce in nome e per conto della Commissione. L'incarico di un coordinatore europeo si riferisce sempre ad un unico corridoio della rete centrale. Il coordinatore europeo elabora insieme agli Stati membri interessati un piano di lavoro per le attività da svolgere.
5. Il coordinatore europeo:
  - (a) guida la realizzazione coordinata del corridoio della rete centrale in modo da rispettare il termine stabilito nella decisione di esecuzione relativa al corridoio in questione;
  - (b) riferisce agli Stati membri, alla Commissione e, se opportuno, a tutti gli altri soggetti direttamente coinvolti nello sviluppo del corridoio della rete centrale su eventuali difficoltà incontrate e contribuisce a trovare le soluzioni appropriate;
  - (c) redige ogni anno una relazione per il Parlamento europeo, la Commissione e gli Stati membri interessati in merito ai progressi ottenuti nella realizzazione del corridoio in questione;
  - (d) consulta, in cooperazione con gli Stati membri interessati, in particolare le autorità regionali e locali, i gestori dell'infrastruttura, gli operatori di trasporti, gli utenti dei trasporti e, se opportuno, altri soggetti pubblici e privati, al fine di acquisire una conoscenza più completa della domanda di servizi di trasporto, delle possibilità di finanziamento, dei passi da intraprendere e delle condizioni da soddisfare per facilitare l'accesso alle forme di finanziamento.
6. Gli Stati membri interessati cooperano con il coordinatore europeo e gli forniscono le informazioni necessarie per l'esecuzione dei compiti di cui al paragrafo 5.
7. Fatte salve le procedure applicabili stabilite dagli ordinamenti nazionali e dell'Unione, la Commissione può chiedere il parere del coordinatore europeo al momento dell'esame delle domande di finanziamento dell'Unione concernenti i corridoi della rete centrale per i quali il coordinatore è responsabile.

*Articolo 52*  
***Governance dei corridoi della rete centrale***

1. Per ogni corridoio della rete centrale, gli Stati membri interessati stabiliscono una piattaforma di corridoio responsabile per la definizione degli obiettivi generali del corridoio della rete centrale e per preparare e monitorare le misure di cui all'articolo 53, paragrafo 1.
2. La piattaforma di corridoio è composta dai rappresentanti degli Stati membri interessati e, se opportuno, da altri soggetti pubblici e privati. In ogni caso, i gestori dell'infrastruttura pertinenti definiti nella direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza<sup>60</sup> partecipano alla piattaforma di corridoio.
3. Il coordinatore europeo presiede la piattaforma di corridoio.
4. La piattaforma di corridoio può essere istituita in quanto soggetto giuridico permanente, come un gruppo di interesse economico europeo.
5. L'istituzione delle piattaforme di corridoio non pregiudica il principio che il beneficiario del sostegno finanziario dell'Unione è il responsabile di ultima istanza per la realizzazione dei progetti.

*Articolo 53*  
***Piano di sviluppo del corridoio***

1. Per ogni corridoio della rete centrale, gli Stati membri interessati, in cooperazione con la piattaforma di corridoio, redigono congiuntamente e notificano alla Commissione un piano di sviluppo del corridoio entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento. Tale piano contiene in particolare:
  - (a) una descrizione delle caratteristiche del corridoio della rete centrale, incluse le strozzature;
  - (b) gli obiettivi del corridoio della rete centrale, in particolare per quanto riguarda le prestazioni relative alla qualità del servizio, la capacità e conformità ai requisiti di cui al capo II;
  - (c) il programma delle misure necessarie per lo sviluppo del corridoio;
  - (d) uno studio di mercato sul trasporto multimodale;
  - (e) un piano di realizzazione comprendente:

---

<sup>60</sup> GUL 75 del 15.3.2001, pag. 29.

- un piano di installazione relativo a sistemi di gestione del traffico interoperabili su corridoi multimodali di trasporto merci fatta salva la legislazione dell'Unione;
  - un piano per la rimozione degli ostacoli fisici, tecnici, operativi e amministrativi tra i modi di trasporto e all'interno di essi e per incrementare l'efficienza di servizi e trasporti multimodali;
  - misure per migliorare la capacità amministrativa e tecnica di concepire, programmare, progettare, appaltare, realizzare e monitorare progetti di interesse comune;
  - la valutazione del rischio, inclusi i possibili impatti dei cambiamenti climatici sull'infrastruttura e, ove opportuno, le misure proposte per migliorare la resistenza a tali fenomeni;
  - le misure da adottare per mitigare le emissioni di gas a effetto serra;
- (f) un piano di investimento, da aggiornare periodicamente, comprendente:
- l'elenco di progetti per l'estensione, il rinnovo o la reinstallazione di infrastrutture di trasporto di cui all'articolo 2, paragrafo 2, per ognuno dei modi di trasporto interessati dal corridoio della rete centrale;
  - il relativo piano finanziario, con le varie fonti previste per il finanziamento, a livello internazionale, nazionale, regionale, locale e dell'Unione, includendo, quando possibile, sistemi di finanziamento incrociato con destinazione specifica, nonché capitale privato, assieme all'importo di impegni già presi e, ove applicabile, il riferimento al contributo dell'Unione previsto nell'ambito dei suoi programmi finanziari.

2. Sulla base del piano di sviluppo del corridoio trasmesso dagli Stati membri interessati, la Commissione esprime il proprio parere.

3. Al fine di sostenere la realizzazione dei corridoi della rete centrale, la Commissione può adottare decisioni di esecuzione per i corridoi della rete centrale. Tali decisioni possono:

- (a) includere la programmazione di investimento, i relativi costi e il calendario di attuazione, giudicati necessari per la realizzazione dei corridoi della rete centrale in linea con gli obiettivi del presente regolamento;
- (b) definire tutte le misure dirette a ridurre i costi esterni, le emissioni di gas a effetto serra e il rumore, e mirate a promuovere l'introduzione di nuove tecnologie nella gestione del traffico e delle capacità;
- (c) disporre altre misure necessarie all'attuazione del piano di sviluppo del corridoio e all'uso efficiente dell'infrastruttura del corridoio della rete centrale.

Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura di consultazione di cui all'articolo 55, paragrafo 2.



## CAPO V

### DISPOSIZIONI COMUNI

#### *Articolo 54*

#### *Aggiornamento e relazioni*

1. Gli Stati membri informano costantemente la Commissione attraverso il sistema interattivo di informazione geografico e tecnico per la rete transeuropea dei trasporti (TENtec), in merito ai progressi compiuti nel realizzare progetti di interesse comune e agli investimenti fatti a questo scopo.

Gli Stati membri forniscono alla Commissione un compendio dei piani e dei programmi nazionali che essi elaborano ai fini dello sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, in particolare in relazione alla rete centrale. Successivamente alla loro adozione, gli Stati membri trasmettono i piani e i programmi nazionali alla Commissione per informazione.

2. Ogni due anni, a partire dall'entrata in vigore del presente regolamento e previa consultazione del comitato di cui all'articolo 54, la Commissione pubblica una relazione di avanzamento sulla realizzazione degli orientamenti, che viene presentata al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni.

3. La Commissione è abilitata ad adottare atti delegati in conformità all'articolo 56 per quanto riguarda l'adattamento degli allegati I, II e III per tener conto delle possibili modifiche derivanti dalle soglie quantitative stabilite agli articoli 16, 24, 29 e 33. Nell'adeguare gli allegati la Commissione deve:

- (a) includere le piattaforme logistiche, i terminali merci, i porti interni, i porti marittimi e gli aeroporti nella rete globale, se è dimostrato che la media del loro volume di traffico degli ultimi due anni supera la soglia pertinente;
- (b) escludere le piattaforme logistiche, i terminali merci, i porti interni, i porti marittimi e gli aeroporti dalla rete globale, se è dimostrato che la media del loro volume di traffico degli ultimi sei anni è inferiore alla soglia pertinente;
- (c) adeguare le mappe relative alle infrastrutture stradali, ferroviarie e della navigazione interna in modo da riflettere i progressi nel completamento della rete. Nel modificare tali mappe, la Commissione non ammette correzioni nel tracciato della rotta oltre quanto è consentito dalla relativa procedura di autorizzazione del progetto.

Gli adattamenti di cui alle lettere a) e b) si basano sulle ultime statistiche disponibili pubblicate da Eurostat.

4. I progetti di interesse comune riguardanti infrastrutture incluse recentemente nella rete transeuropea dei trasporti sono ammessi a fruire dei finanziamenti di cui

all'articolo 7, paragrafo 5, a decorrere dalla data di entrata in vigore degli atti delegati a norma del paragrafo 3.

I progetti di interesse comune riguardanti infrastrutture escluse dalla rete transeuropea dei trasporti cessano di essere ammessi a fruire di tali finanziamenti a decorrere dalla data di entrata in vigore degli atti delegati a norma del paragrafo 3. La cessazione dell'ammissibilità non incide sulle decisioni di finanziamento o sovvenzione adottate dalla Commissione prima di tale data.

#### *Articolo 55*

##### ***Comitato***

1. La Commissione è assistita da un comitato. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

#### *Articolo 56*

##### ***Esercizio della delega***

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati fatte salve le condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 54, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato a decorrere da [data di entrata in vigore del regolamento].
3. La delega di poteri di cui all'articolo 54, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo a quello della pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o a una data successiva ivi precisata. La decisione di revoca lascia impregiudicata la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 54, paragrafo 3, entra in vigore solo se non sono state sollevate obiezioni da parte del Parlamento europeo o del Consiglio entro un termine di due mesi a decorrere dalla data di notifica di tale atto al Parlamento europeo e al Consiglio o se, prima della scadenza di tale termine, 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 57*

##### ***Riesame***

Entro e non oltre il 31 dicembre 2023 la Commissione procede ad un riesame della realizzazione della rete centrale, valutandone la conformità alle disposizioni del presente regolamento e i progressi compiuti.

#### *Articolo 58*

##### ***Autorità di contatto unica***

Gli Stati membri possono nominare una autorità di contatto unica (sportello unico) per facilitare e coordinare le procedure di autorizzazione di progetti di interesse comune, in particolare progetti transfrontalieri, in conformità al pertinente *acquis* dell'Unione.

#### *Articolo 59*

##### ***Ritardi nel completamento della rete centrale***

1. In caso di significativo ritardo nell'avvio o nel completamento di lavori attinenti alla rete centrale, la Commissione chiede agli Stati membri interessati di spiegare le ragioni di tale ritardo entro tre mesi. Sulla base della risposta fornita, la Commissione consulta gli Stati membri interessati al fine di risolvere il problema che ha causato il ritardo.
2. La Commissione può, nell'ambito della sua attività di monitoraggio della realizzazione della rete centrale e nel rispetto dei principi di proporzionalità e sussidiarietà, decidere di adottare misure opportune.
3. Il Parlamento europeo e gli Stati membri sono immediatamente informati in merito all'adozione di qualsiasi misura.

#### *Articolo 60*

##### ***Compatibilità con il diritto e le politiche dell'Unione***

Le iniziative prese a norma del presente regolamento tengono conto delle pertinenti politiche dell'Unione, in particolare in materia di concorrenza, accesso al mercato, protezione dell'ambiente, salute, sviluppo sostenibile e aggiudicazione di appalti pubblici.

#### *Articolo 61*

##### ***Promozione e valutazione***

La Commissione promuove e valuta i progressi della politica relativa alla rete transeuropea dei trasporti e la sua realizzazione complessiva.

#### *Articolo 62*

##### ***Abrogazione***

La decisione n. 661/2010/UE è abrogata.

La decisione n. 611/2010/UE<sup>61</sup> resta di applicazione per tutte le decisioni di finanziamento basate sul regolamento (CE) n. 680/2007.

*Articolo 63*  
***Entrata in vigore***

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

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

Fatto a Bruxelles,

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

---

<sup>61</sup> 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).



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 19.10.2011  
COM(2011) 657 definitivo

2011/0299 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**  
**sugli orientamenti per le reti transeuropee di telecomunicazioni e che abroga la**  
**decisione n. 1336/97/CE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2011) 1229 definitivo}

{SEC(2011) 1230 definitivo}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### **Contesto generale**

La presente iniziativa deriva dalla strategia “Europa 2020” per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva<sup>1</sup>, che ha fatto delle infrastrutture digitali una punta di lancia dell’iniziativa faro “Un’agenda digitale europea”<sup>2</sup>. L’iniziativa faro ha messo in rilievo l’esigenza di assicurare l’espansione e l’adozione della banda larga per tutti, a velocità sempre maggiori, tramite tecnologie sia fisse che senza fili, e di facilitare gli investimenti nelle nuove reti internet superveloci, aperte e competitive, che saranno le arterie dell’economia del futuro. L’UE si è posta traguardi ambiziosi in termini di diffusione e uso della banda larga entro il 2020.

Il 29 giugno 2011 la Commissione ha adottato la comunicazione “Un bilancio per la strategia 2020” sul quadro finanziario pluriennale 2014-2020<sup>3</sup>, in cui propone la creazione di un meccanismo per collegare l’Europa allo scopo di promuovere lo sviluppo delle infrastrutture prioritarie dell’energia, dei trasporti e digitali con una dotazione unica di 40 miliardi di euro, di cui 9,2 miliardi di euro dedicati a reti e servizi digitali.

#### **Finalità della proposta**

La finalità del presente regolamento è quella di stabilire una serie di orientamenti relativi agli obiettivi e alle priorità previste per le reti a banda larga e le infrastrutture di servizi digitali nel campo delle telecomunicazioni nel contesto del meccanismo per collegare l’Europa.

Gli orientamenti individuano in allegato progetti di interesse comune per la diffusione delle reti di banda larga e delle infrastrutture di servizi digitali. Tali progetti contribuiranno a migliorare la competitività dell’economia europea, comprese le piccole e medie imprese (PMI), promuoveranno l’interconnessione e l’interoperabilità delle reti nazionali e l’accesso a queste ultime e sosterranno lo sviluppo di un mercato unico digitale. Saranno ammessi al sostegno finanziario dell’UE mediante gli strumenti previsti dal regolamento sul meccanismo per collegare l’Europa che accompagna il presente regolamento.

Il presente regolamento mira a eliminare le strozzature che ostacolano il completamento del mercato unico digitale, ad esempio fornendo la connettività alla rete e l’accesso, anche transfrontaliero, a un’infrastruttura di servizi pubblici digitali. Gli ostacoli in termini operativi che si presentano per le reti di telecomunicazioni riguardano aspetti sul lato sia della domanda che dell’offerta, a differenza di quanto avviene, ad esempio, per il finanziamento della tangenziale di una città capitale che sarebbe indispensabile per garantire la fluidità di un corridoio di trasporto. Sul fronte dell’offerta le limitazioni sono associate ad un elevato livello di inefficienze del mercato e alle concomitanti scarse attrattive per gli investimenti nelle reti a banda larga e nella realizzazione di servizi essenziali di interesse pubblico (quali l’assistenza sanitaria online, l’identità elettronica, gli appalti elettronici e la loro interoperabilità

---

<sup>1</sup> COM(2010) 2020.

<sup>2</sup> COM(2010) 245 definitivo.

<sup>3</sup> COM(2011) 500 definitivo, parti I e II.

transfrontaliera). Sul fronte della domanda il mercato unico digitale, dotato di un notevole potenziale di crescita, presuppone che tutti i cittadini siano collegati a reti digitali.

Il meccanismo per collegare l'Europa mira ad utilizzare strumenti finanziari innovativi per incentivare gli investimenti in infrastrutture riducendo i rischi connessi e fornendo un finanziamento a più lungo termine sia per gli investitori alternativi che per quelli tradizionali. Gli strumenti finanziari innovativi generano un importante effetto leva sugli investimenti privati e su altri investimenti pubblici, pur continuando a basarsi su meccanismi di mercato. Nei casi in cui l'attrattiva commerciale degli investimenti in infrastrutture è particolarmente scarsa, il meccanismo per collegare l'Europa contempla anche la possibilità di intervenire con cofinanziamenti in forma di sovvenzioni.

Nel campo delle reti a banda larga, azioni per contribuire a progetti di interesse comune nel settore della banda larga sosterranno una serie di investimenti nelle reti per raggiungere entro il 2020 gli obiettivi dell'agenda digitale europea che prevedono la copertura universale a 30 Mb o il collegamento come minimo del 50% dei nuclei familiari europei a velocità di connessione superiori a 100 Mb. Sarà costituito un portafoglio equilibrato di progetti a 30 e 100 Mb, tenendo anche debito conto delle esigenze di investimento degli Stati membri, valutate a non più di 270 miliardi di euro.

Per l'infrastruttura di servizi digitali, le strozzature in termini di diffusione dei servizi in contesti interoperabili sono affrontate mediante regimi di sovvenzione diretta, in alcuni casi con elevati tassi di cofinanziamento, perché non esistono proprietari naturali di un'infrastruttura europea interoperabile di servizi. In effetti, né gli Stati membri né gli investitori privati garantirebbero l'introduzione di servizi in contesti interoperabili. Ne deriva un elevato valore aggiunto dell'azione dell'Unione europea.

Fra i progetti di interesse comune nel campo delle infrastrutture di servizi digitali elencati nell'allegato vi sono: connessioni portanti transeuropee ad alta velocità per le amministrazioni pubbliche; la fornitura transfrontaliera di servizi di pubblica amministrazione elettronica basati sull'identificazione e sull'autenticazione interoperabili (ad esempio procedure elettroniche paneuropee di avvio di imprese, nonché per appalti transfrontalieri, giustizia elettronica e servizi transfrontalieri di assistenza sanitaria online); l'accesso alle informazioni del settore pubblico, fra cui le risorse digitali del patrimonio europeo, data.eu e risorse multilingui; la sicurezza (internet più sicura e infrastrutture per servizi critici); servizi di energia intelligente. I progetti di interesse comune possono comprendere anche il funzionamento di servizi pubblici elettronici attuati nell'ambito di altri programmi dell'Unione, quali il programma ISA (soluzioni di interoperabilità per le amministrazioni pubbliche europee).

Le azioni che contribuiscono ai progetti di interesse comune sono ammesse a fruire del sostegno finanziario dell'UE mediante gli strumenti esistenti a norma del regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa<sup>4</sup>. La presente proposta va quindi vista in combinazione con la proposta relativa a tale regolamento. Il regolamento stipula anche i criteri per l'individuazione di nuovi progetti di interesse comune sulla base della valutazione della Commissione dell'evoluzione delle priorità strategiche, degli sviluppi tecnologici e della situazione nei singoli mercati.

---

<sup>4</sup> Inserire il riferimento

## **2. RISULTATI DELLE CONSULTAZIONI CON LE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO**

Per quanto riguarda la diffusione della banda larga, si sono tenute numerose consultazioni con gli Stati membri, gli operatori settoriali e le parti sociali. In particolare, la vicepresidente Neelie Kroes ha riunito attorno a un tavolo i dirigenti di fornitori di contenuti, fabbricanti di attrezzature, investitori e operatori telecom delle principali imprese a livello mondiale, quali Nokia, Alcatel Lucent, Google, Ericsson, News Corp e altre, e il 16 e 17 giugno 2011 si è tenuta a Bruxelles la prima assemblea dell'agenda digitale, cui hanno partecipato più di mille parti interessate del settore pubblico e privato e della società civile. In queste e in molte altre occasioni le parti interessate hanno ampiamente condiviso la valutazione della Commissione secondo cui l'attuale modello di investimento nelle telecomunicazioni è insufficiente per concretizzare la diffusione di infrastrutture di banda larga economicamente accessibili e di elevata qualità per tutti i cittadini europei ed hanno accolto con favore le proposte della Commissione di utilizzare investimenti pubblici mirati, ad esempio mediante l'uso di strumenti finanziari innovativi, per moltiplicare i necessari investimenti nelle infrastrutture e sostenere modelli di investimento alternativi e più sostenibili.

In un progetto di relazione sul futuro quadro finanziario pluriennale, il Parlamento europeo ha riconosciuto l'importanza di utilizzare il bilancio per generare un effetto leva sugli investimenti nella banda larga.

Per quanto riguarda le infrastrutture di servizi digitali transfrontalieri, la Commissione collabora da molti anni con diversi gruppi di parti interessate. Le valutazioni e i pareri degli esperti riguardanti attività esistenti, come Europeana (per il patrimonio culturale) o il programma per l'uso sicuro di internet, tendono a raccomandare il prosieguo e l'espansione delle attività.

La relazione di valutazione di impatto considera due opzioni. La prima opzione – status quo – non prevede l'assegnazione di fondi UE alla banda larga, salvo eventualmente attraverso i fondi strutturali e la continuazione del programma “Competitività e innovazione” per infrastrutture di servizi digitali e solamente a livello di progetti pilota. In questo scenario non si otterrebbe una massa critica o una diffusione significativa dei servizi digitali e gli investimenti nella banda larga continuerebbero ad essere insufficienti in molte regioni per la mancanza di concorrenza e per l'elevato rischio commerciale. Parimenti, i servizi pubblici online rimarrebbero poco sviluppati e non interoperabili a livello transfrontaliero, a causa della frammentarietà di interventi e soluzioni tecniche poco efficienti, della mancanza di massa critica e dei costi elevati sia per i fornitori che per i beneficiari dei servizi. Ne deriva che tale opzione non darebbe un contributo alla realizzazione del mercato unico digitale e molti europei resterebbero esclusi dalle opportunità digitali.

La seconda opzione prevede uno strumento di finanziamento per integrare le risorse di finanziamento già disponibili nell'ambito della prima opzione. È questa la linea di azione prevista nella proposta di quadro finanziario pluriennale presentata dalla Commissione il 29 giugno 2011, che crea un “meccanismo per collegare l'Europa” destinato a finanziare l'infrastruttura. Tale nuovo meccanismo finanzierà progetti di infrastruttura aventi un elevato valore aggiunto a livello dell'UE, riguardanti non solo le infrastrutture materiali ma anche quelle immateriali e intelligenti e le strutture di governance necessarie per realizzare la “rete centrale” dei trasporti, i “corridoi prioritari” dell'energia e l'infrastruttura digitale. Il meccanismo interesserebbe progetti dotati di un elevato valore aggiunto europeo, ad esempio che prevedono interconnessioni transfrontaliere e l'introduzione di sistemi paneuropei che



dovranno essere operativi entro il 2020. Per ottenere il massimo impatto, con una serie di provvedimenti specifici si garantirebbe un'integrazione tra gli strumenti di mercato e il sostegno diretto dell'UE, al fine di incoraggiare la partecipazione di investitori specializzati in infrastrutture. Nel caso di sovvenzioni, la Commissione conserverebbe la responsabilità della pianificazione generale e della selezione dei progetti, eventualmente con il sostegno di un'agenzia esecutiva, mentre i promotori dei progetti si occuperebbero della realizzazione sul campo. Nel caso di strumenti finanziari, la realizzazione sarebbe delegata ad istituti finanziari specializzati, ma la Commissione determinerebbe l'ammissibilità dei progetti. Gli Stati membri contribuirebbero a questo sforzo elaborando piani nazionali per l'internet ad alta velocità, in linea con le mete per la banda larga, mentre la mappatura dell'infrastruttura e dei servizi di banda larga (a livello unionale, nazionale e regionale) individuerà le lacune della copertura e stimolerà le iniziative di una molteplicità di investitori privati e pubblici.

### **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

#### **Base giuridica**

La proposta di regolamento sostituisce e abroga la decisione n. 1336/97/CEE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1997, in merito a una serie di orientamenti sulle reti di telecomunicazione transeuropee.

L'intervento proposto sarà conforme all'articolo 172 del TFUE, che costituisce una base giuridica per l'intervento dell'UE a sostegno delle reti transeuropee nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e delle infrastrutture energetiche.

#### **Sussidiarietà e proporzionalità**

Lo sviluppo coordinato di una rete transeuropea di telecomunicazioni in grado di sostenere la diffusione di infrastrutture di banda larga e la promozione di servizi nel mercato unico europeo, nonché la coesione economica, sociale e territoriale, necessita di azioni intraprese a livello dell'Unione, che non potrebbero essere realizzate individualmente a livello degli Stati membri.

La presente proposta è conforme al principio di proporzionalità e rientra nel campo di azione del settore della rete transeuropea delle telecomunicazioni, secondo la definizione dell'articolo 170 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

#### **Scelta dello strumento giuridico**

Gli attuali orientamenti per le telecomunicazioni sono stati proposti e adottati in forma di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio, specificamente indirizzata agli Stati membri, che li rende integralmente vincolanti per tutti gli Stati membri.

Tuttavia, lo strumento faciliterà in particolare la diffusione dell'infrastruttura di telecomunicazioni e la promozione di servizi da parte di soggetti privati (fra cui operatori, fornitori di servizi pubblici, fabbricanti di attrezzature, ecc.) e delle autorità regionali e locali. Con un numero crescente di attori, oltre agli Stati membri, coinvolti nella programmazione, nello sviluppo e nel funzionamento delle reti digitali di telecomunicazioni, è importante garantire che gli orientamenti siano vincolanti per tutti. La Commissione ha quindi scelto un regolamento come strumento giuridico per la presente proposta.

## **Finanziamento**

I progetti di interesse comune saranno ammessi a fruire del sostegno finanziario dell'UE mediante gli strumenti esistenti a norma del regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa [XX/2012]. Il sostegno finanziario sarà erogato conformemente alle pertinenti regole e procedure adottate dall'Unione e in base alle priorità di finanziamento e alle risorse disponibili.

## **Delega di poteri**

Le reti di telecomunicazioni sono in rapida evoluzione e l'elenco di progetti di interesse comune sarà soggetto a future modifiche per rispecchiare tale evoluzione. A tal fine, si propone che il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea sia delegato alla Commissione.

## **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

La proposta non comporta costi supplementari per il bilancio dell'UE.

La proposta di regolamento sugli orientamenti per la realizzazione delle reti transeuropee di telecomunicazioni è collegata alla proposta di regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, la quale fornirà il quadro legislativo e finanziario. Nell'ambito della dotazione del meccanismo per collegare l'Europa, un importo di 9,2 miliardi di euro<sup>5</sup> è assegnato alle telecomunicazioni.

---

<sup>5</sup> I dati sono espressi in prezzi costanti del 2011.

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**  
**sugli orientamenti per le reti transeuropee di telecomunicazioni e che abroga la**  
**decisione n. 1336/97/CE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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 europea,  
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,  
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>6</sup>,  
visto il parere del Comitato delle regioni<sup>7</sup>,  
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,  
considerando quanto segue:

- (1) Le reti e i servizi di telecomunicazioni sono sempre più basati su infrastrutture internet in cui le reti a banda larga e i servizi digitali sono strettamente interconnessi. Internet sta diventando la piattaforma dominante per la comunicazione, i servizi e le attività commerciali. Pertanto, la disponibilità a livello transeuropeo dell'accesso a internet veloce e a servizi digitali di interesse pubblico è essenziale per la crescita economica e per il mercato unico.
- (2) Il 26 marzo 2010 il Consiglio europeo ha accolto favorevolmente la proposta della Commissione di varare la strategia Europa 2020. Una delle tre priorità di Europa 2020 è la crescita intelligente mediante lo sviluppo di un'economia basata sulle conoscenze e sull'innovazione. Gli investimenti nelle telecomunicazioni, in particolare nelle reti a banda larga e nelle infrastrutture di servizi digitali, sono una condizione necessaria per la crescita economica intelligente – ma anche sostenibile e inclusiva – dell'Unione.

---

<sup>6</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>7</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

- (3) Il 17 giugno 2010 il Consiglio europeo ha dato il proprio avallo all'agenda digitale europea<sup>8</sup> esortando tutte le istituzioni ad impegnarsi perché sia attuata pienamente. L'agenda digitale mira a tracciare un percorso di realizzazione del massimo potenziale sociale ed economico delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, in particolare grazie alla diffusione delle reti a banda larga ad alta velocità, garantendo che entro il 2020 tutti gli europei abbiano accesso a velocità internet superiori a 30 Mb e non meno del 50% dei nuclei familiari europei siano abbonati a connessioni di più di 100 Mb. L'agenda digitale mira ad istituire un quadro giuridico stabile per incentivare: gli investimenti in un'infrastruttura aperta e competitiva per l'internet ad alta velocità e nei servizi collegati; un autentico mercato unico per i contenuti e i servizi online; un sostegno attivo alla digitalizzazione del ricco patrimonio culturale europeo; la promozione dell'accesso a internet e dell'adesione di tutti i cittadini, soprattutto mediante il sostegno all'alfabetizzazione digitale e all'accessibilità digitale. Inoltre, è opportuno che gli Stati membri attuino piani nazionali per l'internet ad alta velocità, indirizzando i finanziamenti pubblici verso zone non pienamente servite dagli investimenti privati nelle infrastrutture internet, e promuovano la diffusione e l'utilizzazione di servizi online moderni e accessibili.
- (4) La comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "La banda larga in Europa: investire nella crescita indotta dalla tecnologia digitale"<sup>9</sup> conclude che il ruolo critico di internet implica che i benefici per la società nel suo complesso appaiano assai maggiori degli incentivi privati agli investimenti in reti più veloci. Un intervento pubblico in questo settore è dunque necessario, ma è auspicabile che non falsi indebitamente la concorrenza.
- (5) La 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"<sup>10</sup> riconosce la creazione di un meccanismo per collegare l'Europa nel contesto del quadro finanziario pluriennale allo scopo di affrontare le esigenze di infrastruttura nei settori dei trasporti, dell'energia e delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione. Le sinergie fra tali settori e con altri programmi di investimenti dell'Unione sono essenziali, perché da essi emergono sfide simili che richiedono soluzioni volte a sbloccare la crescita, contrastare la frammentazione, rafforzare la coesione, favorire l'uso di strumenti finanziari innovativi e affrontare le inefficienze del mercato nonché l'eliminazione di strozzature che ostacolano il completamento del mercato unico.
- (6) Il regolamento (UE) n. [.../...] del Parlamento europeo e del Consiglio, del [...], che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa<sup>11</sup> stabilisce le condizioni, i metodi e le procedure per l'erogazione dell'aiuto finanziario dell'Unione alle reti transeuropee al fine di sostenere progetti nei settori dei trasporti, dell'energia e delle infrastrutture di telecomunicazioni.
- (7) Le azioni nel campo delle reti a banda larga saranno in linea con le pertinenti politiche, regolamentazioni e orientamenti dell'Unione. Ciò comprende il complesso di norme e

---

<sup>8</sup> COM(2010) 245 definitivo/2.

<sup>9</sup> COM(2010) 472 definitivo.

<sup>10</sup> COM(2011) 500 definitivo.

<sup>11</sup> GU [...] del [...], pag. [...].

orientamenti per i mercati delle telecomunicazioni, in particolare il quadro normativo per le comunicazioni elettroniche adottato nel 2009, che fornisce un approccio coerente, affidabile e flessibile alla regolamentazione delle reti e dei servizi di comunicazione elettronica in mercati in rapida evoluzione. Queste regole sono in fase di attuazione da parte delle autorità nazionali di regolamentazione e dell'Organismo dei regolatori europei delle comunicazioni elettroniche (BEREC). La raccomandazione "NGA"<sup>12</sup>, adottata nel 2010, mira a favorire lo sviluppo del mercato unico rafforzando la certezza del diritto e promuovendo gli investimenti, la concorrenza e l'innovazione sul mercato dei servizi a banda larga, in particolare nella transizione alle reti di accesso di nuova generazione (NGA).

- (8) Tali azioni saranno anche conformi agli articoli 101, 102 e 106 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, nonché agli orientamenti comunitari relativi all'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato in relazione allo sviluppo rapido delle reti a banda larga, adottati nel 2009, che forniscono un quadro di riferimento per consentire alle parti interessate e agli Stati membri di accelerare e ampliare la diffusione della banda larga. Gli orientamenti dell'UE per i modelli di investimento in NGA per le autorità di gestione dell'UE ed altre agenzie pertinenti (pubblicati a ottobre 2011) forniscono un approccio dettagliato all'attuazione di una serie di modelli che garantiscono una concorrenza equa fra tutti i fornitori e mirano a realizzare gli obiettivi delle politiche di coesione e di sviluppo rurale.
- (9) Nel quadro di un sistema di mercati aperti e competitivi, l'intervento dell'Unione è necessario ove occorra rimediare a inefficienze del mercato. Fornendo un sostegno finanziario e un ulteriore effetto leva finanziario ai progetti di infrastrutture, l'Unione può contribuire alla realizzazione e allo sviluppo di reti transeuropee nel settore delle telecomunicazioni, generando maggiori vantaggi in termini di impatto sul mercato, efficienza amministrativa e uso delle risorse.
- (10) Maggiori velocità di banda larga sono associate a sostanziali vantaggi economici e sociali che non sono quantificabili o monetizzabili da parte degli investitori. La banda larga veloce e superveloce è l'infrastruttura essenziale per consentire lo sviluppo e la diffusione di servizi digitali che dipendono dalla disponibilità, velocità, affidabilità e resistenza delle reti fisiche. La creazione e l'adozione di reti più veloci aprono la strada a servizi innovativi che sfruttano le velocità più elevate. L'azione a livello dell'Unione è necessaria per sfruttare al massimo le sinergie e le interazioni fra questi due componenti delle reti digitali di telecomunicazioni.
- (11) La diffusione della banda larga superveloce avvantaggerà soprattutto le piccole e medie imprese (PMI) che spesso non possono usufruire di servizi web quali "cloud computing" (risorse informatiche in remoto) a causa di connettività e velocità inadeguate delle attuali connessioni a banda larga. In tal modo, si sbloccherà un potenziale di sostanziali guadagni di produttività per le PMI.
- (12) Con la creazione di opportunità commerciali, la diffusione di reti digitali e di infrastrutture per servizi digitali stimolerà la creazione di posti di lavoro nell'Unione. La realizzazione materiale delle reti a banda larga avrà anche un effetto immediato sull'occupazione, in particolare nel settore dell'ingegneria civile.

---

<sup>12</sup> GUL 251 del 25.9.2010, pag. 35.

- (13) Lo sviluppo di reti a banda larga e di infrastrutture di servizi digitali contribuirà all'obiettivo dell'Unione di ridurre le emissioni di gas a effetto serra, consentendo l'adozione di soluzioni efficienti sotto il profilo energetico in molti settori dell'economia europea. Tale effetto positivo sarà limitato, ma solo in parte, dall'aumento della domanda di energia e di risorse generato principalmente dalle opere di realizzazione delle reti a banda larga e dal funzionamento delle infrastrutture di servizi digitali.
- (14) L'interoperabilità delle reti a banda larga e dell'infrastruttura per le comunicazioni digitali in associazione alle reti di energia rende possibile una convergenza delle comunicazioni per la diffusione di reti digitali affidabili ed efficienti sotto il profilo energetico e dei costi. Inoltre, la convergenza sarà estesa al di là della connettività per consentire la fornitura in pacchetti di energia e di servizi telecom da parte di fornitori rispettivamente di energia e di servizi telecom.
- (15) Lo sviluppo, la diffusione e la fornitura a lungo termine di servizi amministrativi online interoperabili transfrontalieri migliora il funzionamento del mercato unico. È da apprezzare che i governi forniscano servizi pubblici online che contribuiscono ad aumentare l'efficienza e l'efficacia del settore pubblico e privato.
- (16) L'attivazione dei servizi pubblici elettronici comuni attuati in conformità alla decisione n. 922/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009<sup>13</sup>, mira a rendere disponibili servizi comuni a sostegno dell'interazione transfrontaliera e intersettoriale fra le amministrazioni pubbliche europee.
- (17) La direttiva 2011/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2011, concernente l'applicazione dei diritti dei pazienti relativi all'assistenza sanitaria transfrontaliera<sup>14</sup> fornisce il quadro giuridico per la fornitura transfrontaliera dell'assistenza sanitaria, compresi i servizi di assistenza sanitaria online, in Europa. Si prevede che la diffusione di tali servizi migliori la qualità dell'assistenza e la sicurezza dei pazienti, riduca la spesa medica, contribuisca all'ammodernamento dei sistemi nazionali di assistenza sanitaria e ne aumenti l'efficienza, favorendone anche un migliore adattamento alle esigenze individuali dei cittadini, dei pazienti e degli addetti sanitari e alle sfide di una società in via d'invecchiamento.
- (18) Aumentando e preservando l'accesso ai ricchi e diversificati contenuti e dati culturali europei detenuti da soggetti del settore pubblico e rendendoli disponibili per altri usi nel pieno rispetto dei diritti d'autore e degli altri diritti connessi, si alimenteranno e stimoleranno l'innovazione e l'imprenditorialità. L'accesso libero a risorse multilingui riusabili aiuterà a superare le barriere linguistiche che ostacolano il mercato interno dei servizi online e limitano l'accesso alle conoscenze.
- (19) Nel settore della sicurezza, una piattaforma UE per la condivisione delle risorse, dei sistemi di informazione e degli strumenti informatici volti a promuovere la sicurezza online contribuirà a creare un ambiente più sicuro per i minori sulla rete, consentendo il funzionamento in tutta Europa di centri in grado di trattare migliaia di richieste e allerte all'anno. La protezione delle infrastrutture critiche informatizzate rafforzerà in

---

<sup>13</sup> GU L 260 del 3.10.2009, pag. 20.

<sup>14</sup> GU L 88 del 4.4.2011, pag. 45.

tutta l'Unione la capacità di preparazione, condivisione di informazioni, coordinamento e risposta alle minacce alla sicurezza cibernetica.

- (20) Si prevede l'emergere di applicazioni innovative di tipo commerciale che funzioneranno sulle infrastrutture di servizi digitali. La ricerca e i test su tali applicazioni possono essere cofinanziati nell'ambito di progetti di ricerca e innovazione del programma Orizzonte 2020 e la loro diffusione può ricevere il sostegno della politica di coesione.
- (21) Per tenere conto degli sviluppi nei settori delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni è opportuno che sia delegato alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare l'allegato del presente regolamento. Particolare importanza riveste lo svolgimento da parte della Commissione di appropriate consultazioni nel corso dei lavori preparatori, anche a livello di esperti. La delega ha lo scopo di affrontare nuovi sviluppi tecnologici e del mercato, priorità politiche emergenti od opportunità di avvalersi di sinergie fra infrastrutture diverse, comprese quelle nei campi dei trasporti e dell'energia. La portata della delega è limitata a modifiche della descrizione di progetti di interesse comune, all'inserimento di un progetto di interesse comune o al ritiro di un progetto di interesse comune obsoleto, sulla base di criteri prestabiliti, chiari e trasparenti.
- (22) Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, occorre che la Commissione garantisca la trasmissione simultanea, tempestiva e corretta dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (23) La decisione n. 1336/97/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1997, in merito a una serie di orientamenti sulle reti di telecomunicazione transeuropee<sup>15</sup> concerne gli obiettivi, le priorità e le grandi linee delle misure previste per le reti transeuropee nel settore delle infrastrutture di telecomunicazioni. Alla luce degli sviluppi recenti occorre abrogare tale decisione.
- (24) Pertanto, è opportuno abrogare la decisione n. 1336/97/CE.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*  
**Oggetto**

Il presente regolamento stabilisce orientamenti per determinare quali reti transeuropee di telecomunicazioni ricevono un sostegno a norma del regolamento XXX (del meccanismo per collegare l'Europa) al fine dello sviluppo, dell'attuazione, della diffusione, dell'interconnessione e dell'interoperabilità delle medesime reti.

I presenti orientamenti definiscono gli obiettivi e le priorità dei progetti di interesse comune, individuano i progetti di interesse comune e stabiliscono i criteri per l'individuazione di nuovi progetti di interesse comune.

---

<sup>15</sup> GU L 183 dell'11.7.1997, pag. 12.

## *Articolo 2* **Obiettivi**

I progetti di interesse comune:

- (1) contribuiscono alla crescita economica e sostengono lo sviluppo del mercato unico, portando al miglioramento della competitività dell'economia europea, anche per quanto riguarda le piccole e medie imprese (PMI);
- (2) contribuiscono a migliorare la vita quotidiana dei cittadini, delle imprese e delle amministrazioni promuovendo l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali di telecomunicazioni e l'accesso a queste ultime;
- (3) incentivano la diffusione in tutta Europa di reti a banda larga veloci e superveloci le quali, a loro volta, facilitano lo sviluppo e la diffusione dei servizi digitali transeuropei;
- (4) facilitano lo sviluppo sostenibile delle infrastrutture di servizi digitali transeuropei, la loro interoperabilità e il loro coordinamento a livello europeo, nonché il loro funzionamento, la loro manutenzione e il loro ammodernamento;
- (5) contribuiscono alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e proteggono e migliorano l'ambiente.

## *Articolo 3* **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si intende per:

1. "reti di telecomunicazioni": reti a banda larga e infrastrutture di servizi digitali;
2. "reti a banda larga": reti di accesso con o senza fili (anche via satellite), infrastruttura ausiliaria e reti essenziali in grado di fornire una connettività ad altissima velocità;
3. "infrastrutture di servizi digitali": servizi in rete erogati elettronicamente, generalmente via internet, che forniscono servizi transeuropei interoperabili di interesse pubblico e in grado di conferire possibilità operative ai cittadini, alle imprese e/o alle amministrazioni;
4. "valore aggiunto europeo": il valore risultante da un intervento dell'Unione europea che supera il valore che si sarebbe ottenuto mediante la sola azione di uno Stato membro o di un gruppo di Stati membri.

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui al regolamento XXX (sul meccanismo per collegare l'Europa).



*Articolo 4*  
***Priorità per i progetti di interesse comune***

In considerazione degli obiettivi di cui all'articolo 2, le priorità per i progetti di interesse comune sono:

- (a) la diffusione di reti a banda larga superveloci che garantiscano una velocità di trasmissione dei dati non inferiore a 100 Mb;
- (b) la diffusione di reti a banda larga per collegare regioni insulari, prive di accesso al mare e periferiche alle regioni centrali dell'Unione, garantendo che in dette regioni le velocità di trasmissione dei dati siano sufficienti a permettere una connettività di banda larga non inferiore a 30 Mb;
- (c) il sostegno a piattaforme di servizi essenziali nel settore delle infrastrutture di servizi digitali;
- (d) azioni che consentano di realizzare sinergie e interoperabilità fra diversi progetti di interesse comune nel campo delle telecomunicazioni, fra progetti di interesse comune relativi ad infrastrutture di tipi diversi, compresi i trasporti e l'energia, fra progetti di interesse comune nel campo delle telecomunicazioni e progetti sostenuti dai fondi strutturali e di coesione, nonché pertinenti infrastrutture di ricerca.

*Articolo 5*  
***Progetti di interesse comune***

1. I progetti di interesse comune di cui all'allegato contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi di cui all'articolo 2.
2. Un progetto di interesse comune può comprendere il suo intero ciclo, tra cui gli studi di fattibilità, la realizzazione, il funzionamento continuato, il coordinamento e la valutazione.
3. Gli Stati membri e/o altri soggetti responsabili dell'attuazione di progetti di interesse comune o che contribuiscono all'attuazione degli stessi adottano le misure normative, amministrative, tecniche e finanziarie necessarie in conformità alle specifiche corrispondenti del presente regolamento.
4. L'Unione può facilitare l'attuazione dei progetti di interesse comune mediante misure regolamentari, ove appropriato, mediante il coordinamento, mediante misure di sostegno e mediante un sostegno finanziario per stimolarne la diffusione e l'adozione e per incentivare gli investimenti pubblici e privati.
5. Le azioni che contribuiscono ai progetti di interesse comune sono ammesse a fruire del sostegno finanziario dell'UE alle condizioni e mediante gli strumenti esistenti a norma del regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa [RIF]. Il sostegno finanziario è erogato conformemente alle pertinenti regole e procedure adottate dall'Unione e in base alle priorità di finanziamento e alle risorse disponibili.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati per modificare la descrizione dei progetti di interesse comune di cui all'allegato, inserire nell'allegato nuovi progetti di interesse comune o ritirare dall'allegato progetti di interesse comune obsoleti, a norma dei paragrafi 7, 8 e 9 in appresso e dell'articolo 8.
7. Nell'adottare gli atti delegati di cui al paragrafo 6, la Commissione valuta se la modifica della descrizione di un progetto di interesse comune o l'inserimento di un progetto di interesse comune soddisfa i bisogni determinati da:
  - (a) nuovi sviluppi tecnologici e dei mercati;
  - (b) priorità politiche emergenti; oppure
  - (c) nuove opportunità per sfruttare sinergie fra diverse infrastrutture, comprese quelle nel campo dei trasporti e dell'energia.
8. Oltre ai criteri stabiliti al paragrafo 7, qualora l'atto delegato riguardi l'inserimento di un nuovo progetto di interesse comune, la Commissione valuta anche se tale progetto soddisfa cumulativamente i seguenti criteri:
  - (a) contribuisce al raggiungimento degli obiettivi di cui all'articolo 2;
  - (b) si basa su una tecnologia matura, pronta all'impiego;
  - (c) dimostra di possedere un valore aggiunto europeo.
9. Nell'adottare un atto delegato per ritirare dall'allegato un progetto di interesse comune obsoleto, la Commissione valuta se tale progetto abbia cessato di corrispondere ai bisogni di cui al paragrafo 7, oppure di soddisfare i criteri di cui al paragrafo 8.

## *Articolo 6*

### *Cooperazione con paesi terzi e organizzazioni internazionali*

1. L'Unione può stabilire contatti, intavolare discussioni, scambiare informazioni e cooperare con autorità pubbliche o altre organizzazioni di paesi terzi per raggiungere qualsiasi obiettivo dei presenti orientamenti ove tale cooperazione produca un valore aggiunto europeo. Fra gli altri obiettivi, tale cooperazione mira a promuovere l'interoperabilità fra le reti transeuropee di telecomunicazioni e le reti di telecomunicazioni di paesi terzi.
2. L'Unione può anche stabilire contatti, intavolare discussioni, scambiare informazioni e cooperare con organizzazioni internazionali e persone giuridiche stabilite in paesi terzi per raggiungere qualsiasi obiettivo dei presenti orientamenti.

*Articolo 7*  
***Scambio di informazioni, monitoraggio e riesame***

1. Sulla base delle informazioni pervenute a norma dell'articolo 21 del regolamento XXX che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, gli Stati membri e la Commissione si scambiano informazioni sui progressi compiuti nell'attuazione dei presenti orientamenti.
2. La Commissione è assistita da un gruppo di esperti, composto da un rappresentante di ciascuno Stato membro, per il monitoraggio dell'attuazione dei presenti orientamenti, per l'assistenza alla programmazione delle strategie nazionali per l'internet ad alta velocità e alla mappatura delle infrastrutture e per lo scambio di informazioni. Il gruppo di esperti può anche considerare qualsiasi altro tema relativo allo sviluppo delle reti transeuropee di telecomunicazione.
3. In congiunto con la valutazione intermedia e con la valutazione ex-post del regolamento XXX che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e previa consultazione del gruppo di esperti, la Commissione pubblica una relazione sui progressi compiuti nell'attuazione dei presenti orientamenti. Tale relazione viene presentata al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni.
4. Nelle relazioni la Commissione valuta anche se la portata dei progetti di interesse comune continui a rispecchiare le priorità politiche, gli sviluppi tecnologici e la situazione nei mercati interessati. Per i progetti di grande entità, le relazioni comprendono un'analisi dell'impatto ambientale, che tiene conto delle esigenze di adattamento ai cambiamenti climatici e di mitigazione di questi ultimi e della resistenza alle catastrofi. Tale riesame può anche svolgersi in qualsiasi altro momento ritenuto opportuno.

*Articolo 8*  
***Esercizio della delega***

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 6, è conferita alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento.
3. La delega dei poteri di cui all'articolo 5, paragrafo 6, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data ulteriore ivi precisata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Quando adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 6, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Detto termine può essere prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 9*  
**Abrogazione**

La decisione n. 1336/97/CE, modificata dalla decisione n. 1376/2002/CE, è abrogata.

*Articolo 10*  
**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

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

## ALLEGATO

### PROGETTI DI INTERESSE COMUNE

I progetti di interesse comune mirano a eliminare le strozzature che ostacolano il completamento del mercato unico, ad esempio fornendo la connettività alla rete e l'accesso, anche transfrontaliero, alle infrastrutture di servizi digitali.

La diffusione e il potenziamento delle reti transeuropee di telecomunicazione (reti a banda larga e infrastrutture di servizi digitali) contribuiscono a promuovere la crescita economica, creare posti di lavoro e realizzare un mercato unico digitale dinamico. In particolare, la diffusione di tali reti renderà possibile un accesso più veloce a internet, apporterà miglioramenti della vita quotidiana dei cittadini (compresi i minori e i giovani), delle imprese e delle amministrazioni, grazie alla tecnologia dell'informazione, aumenterà l'interoperabilità e faciliterà l'allineamento o convergenza verso standard comuni.

#### Sezione 1 - Priorità orizzontali

La diffusione di reti transeuropee di telecomunicazione che aiuteranno a eliminare le strozzature esistenti nel mercato unico digitale è accompagnata da studi e da azioni di sostegno ai programmi, elencati di seguito.

- (a) **Gestione innovativa, mappatura e servizi.** Le misure di assistenza tecnica, ove necessarie per la diffusione e la governance, comprendono progettazione, pianificazione degli investimenti e studi di fattibilità, a sostegno di misure di investimento e strumenti finanziari. La mappatura dell'infrastruttura paneuropea a banda larga permetterà di effettuare un'esplorazione fisica dettagliata permanente, documentando siti di interesse, analizzando diritti di passaggio, valutando il potenziale di ammodernamento degli impianti esistenti, ecc. Dovrà osservare i principi sanciti dalla direttiva 2007/2/CE (direttiva INSPIRE) e le relative attività di standardizzazione. Le misure di assistenza tecnica possono anche sostenere la riproduzione di modelli riusciti di investimento e diffusione.

Le azioni possono anche comprendere attività di "climate proofing" per valutare i rischi connessi al clima e garantire che le infrastrutture siano resistenti alle catastrofi, in conformità ai pertinenti requisiti della normativa nazionale o dell'Unione.

- (b) **Azioni di sostegno e altre misure tecniche di sostegno.** Queste azioni sono necessarie per preparare o sostenere la realizzazione di progetti di interesse comune o accelerarne l'adozione. Nel campo dei servizi digitali, le azioni di sostegno stimolano e promuovono anche l'adozione di nuove infrastrutture di servizi digitali che si rendano necessarie o utili sulla base di sviluppi tecnologici, di mutamenti nei mercati connessi o di priorità politiche emergenti.

## **Sezione 2 - Reti a banda larga**

Tutti gli investimenti nella banda larga sul territorio dell'Unione aumentano la capacità della rete e recano vantaggi a tutti gli utenti potenziali, anche a quelli situati in Stati membri diversi da quello dell'investimento. Gli investimenti in tali reti incrementano la concorrenza e l'innovazione nell'economia, rendono possibili servizi pubblici più efficienti ed efficaci e concorrono al raggiungimento degli obiettivi dell'UE relativi ad un'economia a basse emissioni di carbonio, favorendo la competitività e la produttività dell'UE in generale.

Gli investimenti nelle infrastrutture di banda larga sono stati intrapresi principalmente da investitori privati e si prevede che questa situazione permanga anche in futuro. Tuttavia, il raggiungimento delle mete dell'agenda digitale richiederà investimenti in settori che non possiedono una chiara attrattiva commerciale o in cui potrebbe essere necessario potenziare tale attrattiva entro il riferimento temporale delle mete stesse. Sulla base dei probabili investimenti, è possibile caratterizzare i seguenti tipi di settori:

Le zone suburbane e di media densità tendono ad essere servite da connessioni a media velocità, ma sono generalmente escluse dalle velocità più elevate. Laddove sia dimostrato che l'attrattiva commerciale per gli investimenti in tecnologie avanzate risulta insufficiente per gli investitori privati a breve termine, un sostegno finanziario potrebbe generare investimenti redditizi sul lungo termine colmando il divario di redditività e stimolando la concorrenza.

Le zone rurali e a bassa densità tendono ad essere servite da connessioni a bassa velocità e, in alcuni casi, non sono affatto servite. È probabile che l'attrattiva commerciale degli investimenti risulti inesistente e che quindi le mete europee difficilmente possano essere raggiunte entro il 2020. In queste zone gli investimenti necessitano di un sostegno finanziario, sotto forma di sovvenzioni eventualmente completate da strumenti finanziari. Si tratta di zone che comprendono regioni remote e scarsamente popolate in cui i costi di investimento sono molto elevati o i redditi sono molto modesti. È probabile che in queste zone il sostegno del meccanismo per collegare l'Europa completi i fondi di coesione o di sviluppo rurale disponibili ed altri sostegni pubblici diretti.

Le aree ad alta densità e urbane – ad eccezione di alcune regioni a basso reddito – tendono ad essere ben servite con connessioni a velocità media e alta, spesso offerte in modo competitivo da operatori di servizi via cavo e telecom. Tuttavia, a causa di questa situazione relativamente soddisfacente, esistono pochi incentivi di mercato agli investimenti in reti superveloci, quali la fibra ottica fino all'abitazione. È quindi possibile prevedere un sostegno finanziario ad investimenti in aree urbane densamente popolate che non attirano capitali sufficienti nonostante i vantaggi sociali che genererebbero, purché pienamente conformi agli articoli 101, 102 e 106 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e, se pertinente, agli orientamenti comunitari relativi all'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato in relazione allo sviluppo rapido delle reti a banda larga.

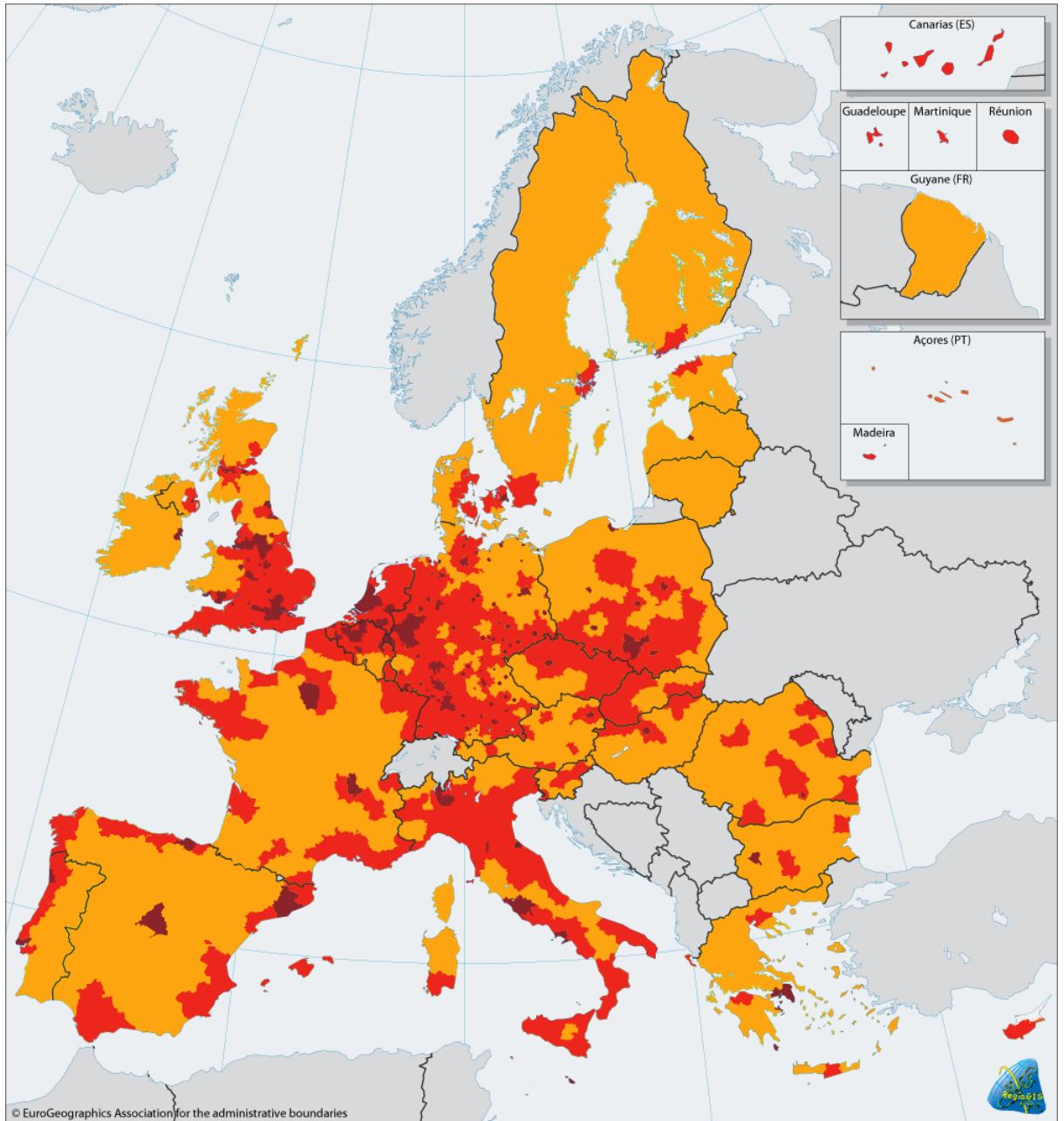
Nelle regioni meno sviluppate, è opportuno fornire il sostegno allo sviluppo delle reti a banda larga principalmente attraverso gli strumenti dei fondi strutturali e di coesione. Le sovvenzioni e/o gli strumenti finanziari del meccanismo per collegare

l'Europa potranno completare tale sostegno ove necessario per raggiungere gli obiettivi del presente regolamento. L'impiego di un sistema appropriato di coordinamento potrà potenziare le sinergie fra le azioni del Meccanismo per collegare l'Europa in quelle regioni e il sostegno dei fondi strutturali e di coesione<sup>16</sup>.

La classificazione delle regioni nelle categorie sopra descritte è riportata a titolo indicativo nella mappa in appresso.

---

<sup>16</sup> Come previsto all'articolo 11, lettera e), del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 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 compresi nel quadro strategico comune e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006. COM(2011) 615 definitivo.



### Population density by NUTS3 region, 2004

Inhabitants/km<sup>2</sup>

- <100, Rural areas
- 100-500, Suburban areas
- >500, Urban areas
- No data

EU-27 = 114

Source: Eurostat

0 100 500km

Le azioni che contribuiscono ad un progetto di interesse comune nel campo delle reti a banda larga costituiscono un portafoglio equilibrato che comprende azioni volte al raggiungimento delle mete di 30 Mb e di 100 Mb dell'agenda digitale, presenti in particolare in zone rurali e suburbane e in regioni di tutta l'Unione europea.



Le azioni che contribuiscono ad un progetto di interesse comune nel settore delle reti a banda larga, indipendentemente dalla tecnologia utilizzata:

- (a) sostengono investimenti in reti a banda larga in grado di raggiungere la meta dell'Agenda digitale 2020 della copertura universale a 30Mb; oppure
- (b) sostengono investimenti in reti a banda larga in grado di raggiungere la meta dell'agenda digitale 2020 e di garantire che non meno del 50% delle famiglie siano abbonate a servizi con velocità superiori a 100Mb;
- (c) sono conformi alla normativa in vigore, in particolare in materia di concorrenza e consistono in particolare in una o più delle azioni seguenti:

- (a) la diffusione di infrastrutture fisiche passive o la diffusione di infrastrutture fisiche combinate passive e attive e di elementi di infrastruttura ausiliare, corredati dei servizi necessari per il funzionamento di dette infrastrutture;
- (b) impianti e servizi associati, quali connessioni negli edifici, antenne, torri ed altre costruzioni di supporto, condotte, tubazioni, pali, pozzetti e armadi;
- (c) lo sfruttamento di potenziali sinergie fra la messa in opera di reti a banda larga e di altre reti di servizi pubblici (energia, trasporti, acqua, fognature, ecc.), in particolare quelle connesse alla distribuzione intelligente dell'elettricità.

La diffusione di reti a banda larga per collegare regioni insulari, prive di accesso al mare e periferiche dell'Unione, anche mediante cavi sottomarini se necessario, sarà sostenuta laddove sia essenziale per garantire l'accesso alla banda larga a 30Mb e più da parte di comunità isolate. Tale sostegno deve completare altri fondi, dell'Unione o nazionali, disponibili per questo fine.

Per evitare ambiguità, i servizi che forniscono contenuti trasmessi utilizzando reti e servizi di comunicazione elettronica o che esercitano un contenuto editoriale su tali contenuti secondo la definizione di cui all'articolo 1 della direttiva 98/34/CE, non consistenti interamente o prevalentemente nella trasmissione di segnali su reti di comunicazione elettronica, non rientrano nel campo delle azioni che contribuiscono ad un progetto di interesse comune nel campo delle reti a banda larga.

I beneficiari del sostegno dell'UE per un progetto di interesse comune nel settore della banda larga comprendono fra l'altro:

- (a) operatori di telecomunicazioni (tradizionali che investono direttamente o per mezzo di una controllata, oppure nuovi soggetti del mercato) che attivano investimenti in reti a banda larga veloci e superveloci;
- (b) imprese fornitrici di servizi pubblici (p. es. acqua, fognature, energia, trasporti) che devono investire in reti passive a banda larga, isolatamente o in collaborazione con operatori;
- (c) decisori regionali, fra cui amministrazioni comunali, che possono istituire concessioni per infrastrutture a banda larga. I fornitori di attrezzature possono

ravvisare un interesse in un accordo di questo tipo, mediante la creazione di una società appositamente costituita;

- (d) collaborazioni fra diversi operatori attivi nei mercati con e senza fili per costruire una nuova generazione di infrastrutture.

Nel costituire il portafoglio, si terrà debito conto delle esigenze di investimento degli Stati membri in termini del numero di famiglie da collegare con il sostegno del meccanismo per collegare l'Europa.

Inoltre, si darà un sostegno anche a connessioni ad alta velocità a punti di accesso pubblici a internet, in particolare in impianti pubblici quali scuole, ospedali, uffici amministrativi di enti locali e biblioteche.

### **Sezione 3 - Infrastrutture per i servizi digitali**

La realizzazione di infrastrutture di servizi digitali contribuirà all'attuazione di un mercato unico digitale eliminando le strozzature esistenti in termini di diffusione dei servizi. A tal fine, si provvederà a creare e/o potenziare piattaforme interoperabili di infrastrutture di servizi digitali, corredate di infrastrutture essenziali per servizi digitali di base. Ci si avvarrà di un approccio a due livelli:

- (1) le piattaforme essenziali di servizi sono gli elementi centrali o snodi delle infrastrutture di servizi digitali, essenziali per garantire la connettività, l'accesso e l'interoperabilità a livello transeuropeo. Possono comprendere attrezzature fisiche, quali server, reti dedicate e strumenti di software. Le piattaforme essenziali di servizi sono aperte a soggetti di tutti gli Stati membri;
- (2) i servizi generici forniscono le funzionalità e i contenuti delle infrastrutture di servizi digitali. Possono essere interconnessi attraverso una piattaforma essenziale di servizi.

I progetti di interesse comune nel campo delle infrastrutture di servizi digitali sono elencati in appresso.

#### **Connessioni portanti transeuropee ad alta velocità per le amministrazioni pubbliche**

Un'infrastruttura portante transeuropea pubblica fornirà servizi a velocità e connettività molto elevate fra istituzioni pubbliche dell'UE in settori quali la pubblica amministrazione, la cultura, l'istruzione e la sanità. Tale infrastruttura portante supporterà servizi pubblici di valore europeo mediante il controllo della qualità dei servizi e dell'accesso. In tal modo garantirà una continuità digitale di fornitura di servizi pubblici a tutto vantaggio di cittadini, imprese e amministrazioni e consentirà un'aggregazione della domanda di connettività, con il raggiungimento di una massa critica e la riduzione dei costi.

##### *Piattaforma essenziale di servizi*

L'infrastruttura si baserà sulla struttura portante esistente di internet, ma si farà ricorso a nuove reti ove necessario. Le connessioni saranno realizzate direttamente o attraverso infrastrutture gestite a livello regionale o nazionale. In particolare,

l'infrastruttura fornirà connettività per altri servizi transeuropei, compresi quelli citati nel presente allegato. Sarà pienamente integrata in internet quale capacità essenziale per il servizio pubblico transeuropeo e supporterà l'adozione di standard emergenti (p. es. protocolli internet quali Ipv6<sup>17</sup>). Le infrastrutture dedicate soggiacenti per collegare le amministrazioni pubbliche potranno essere prese in considerazione se necessarie per motivi di sicurezza.

### *Servizi generici*

L'integrazione della piattaforma essenziale nei servizi pubblici europei sarà facilitata dalla diffusione di servizi generici: autorizzazione, autenticazione, sicurezza interdominio e larghezza di banda su richiesta, federazione di servizi, gestione della mobilità, controllo di qualità e controllo del rendimento, integrazione di infrastrutture nazionali.

Un servizio interoperabile di "cloud computing" fornirà la funzionalità di infrastruttura portante su cui potranno essere offerte "nuvole" per servizi pubblici transeuropei. Ciò include servizi transeuropei in rete quali videoconferenza, archivio virtuale e supporto ad applicazioni ad elevata intensità di calcolo, comprese quelle relative ad altri progetti di interesse comune.

### **Fornitura transfrontaliera di servizi di pubblica amministrazione elettronica**

La pubblica amministrazione elettronica è l'interazione fra le autorità pubbliche da un lato e i cittadini, le imprese e le organizzazioni dall'altro, nonché fra autorità pubbliche di paesi diversi. Introducendo piattaforme di interazione standardizzate, transfrontaliere e facili da usare si genereranno guadagni di efficienza sia nell'economia che nel settore pubblico, contribuendo al mercato unico.

### *Piattaforma essenziale di servizi*

*Identificazione e autenticazione elettroniche interoperabili in tutta Europa.* Si installerà una serie di server e protocolli di autenticazione collegati e sicuri per garantire l'interoperabilità fra i diversi sistemi di autenticazione, identificazione e autorizzazione esistenti in Europa. Questa piattaforma consentirà ai cittadini e alle imprese di accedere a servizi online quando necessario per studio, lavoro, viaggi, ottenimento di assistenza sanitaria o esercizio di attività economiche all'estero. Sarà il livello fondamentale per tutti i servizi digitali che richiedono l'identificazione e l'autenticazione elettroniche, fra cui gli appalti elettronici, i servizi sanitari online, la rendicontazione commerciale standardizzata, lo scambio elettronico di informazioni giudiziarie, la registrazione transeuropea online delle imprese, i servizi di pubblica amministrazione elettronica per le imprese, compresa la comunicazione fra registri di imprese relativa a fusioni transfrontaliere e succursali all'estero. Questa piattaforma potrà usare risorse e strumenti della piattaforma essenziale multilingue.

---

<sup>17</sup> Riferimento alla comunicazione Ipv6: COM(2008) 313 definitivo, "Piano d'azione per l'introduzione del protocollo Internet versione 6 (IPv6) in Europa".

## *Servizi generici*

- (a) *Procedure elettroniche per la creazione e il funzionamento di un'impresa in un altro paese europeo.* Questo servizio transfrontaliero consentirà di espletare elettronicamente tutte le formalità amministrative necessarie rivolgendosi a uno sportello unico. Il servizio è anche un obbligo sancito dalla direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno.
- (b) *Servizi transfrontalieri elettronici interoperabili per gli appalti.* Questo servizio consentirà a qualsiasi impresa dell'UE di rispondere a bandi di gara di qualsiasi Stato membro riguardanti attività appaltanti pre e post aggiudicazione, integrando attività quali la presentazione elettronica di offerte, il fascicolo d'impresa virtuale, cataloghi elettronici, ordini elettronici e fatture elettroniche.
- (c) *Servizi transfrontalieri elettronici interoperabili della giustizia elettronica.* Questo servizio consentirà l'accesso transfrontaliero online, da parte di cittadini, imprese, organizzazioni e professionisti del diritto, a mezzi/documenti giuridici e a procedure giudiziali. Esso renderà possibile l'interazione transfrontaliera online (mediante lo scambio online di dati e documenti) fra autorità giudiziali in diversi Stati membri, aumentando così la loro capacità di trattare cause legali transfrontaliere in modo più efficiente.
- (d) *Servizi transfrontalieri interoperabili di assistenza sanitaria online.* Questi servizi renderanno possibile l'interazione fra i cittadini/pazienti e i fornitori di assistenza sanitaria, la trasmissione di dati fra istituzioni e fra organizzazioni e la comunicazione paritaria fra cittadini/pazienti e/o addetti sanitari e istituzioni. L'infrastruttura da mettere in campo sarà conforme ai principi di protezione dei dati stabiliti, in particolare, dalle direttive 95/46/CE e 2002/58/CE, nonché alle regole etiche internazionali e nazionali relative all'utilizzazione delle cartelle sanitarie dei pazienti e di altri dati personali.

I servizi comprenderanno l'accesso transfrontaliero alle cartelle sanitarie elettroniche e ai servizi elettronici di prescrizione, nonché teleservizi di medicina remota e assistenza a domicilio, servizi semantici multilingui transfrontalieri connessi alla piattaforma essenziale multilingue, l'accesso alle informazioni previdenziali utilizzando l'infrastruttura EESSI (Electronic Exchange of Social Security Information, scambio elettronico di informazioni previdenziali), ecc.

- (e) *Piattaforma europea per l'interconnessione dei registri europei delle imprese.* Questo meccanismo fornirà una serie di strumenti e servizi centrali che consentiranno ai registri di imprese di tutti gli Stati membri di scambiarsi informazioni sulle imprese registrate e le loro filiali, fusioni e cessazioni. Metterà anche a disposizione un servizio di ricerca multipaese e multilingue per gli utenti di un punto di accesso centrale accessibile attraverso il portale della giustizia elettronica.

## **Accesso alle informazioni del settore pubblico e servizi multilingui**

### Accesso alle risorse digitali del patrimonio europeo

Questa infrastruttura ha lo scopo di rendere disponibili grandi collezioni di risorse culturali europee in formato digitale e di promuoverne il riuso da parte di terzi, nella piena osservanza dei diritti di autore e degli altri diritti connessi.

### *Piattaforma essenziale di servizi*

Lo sviluppo della piattaforma essenziale di servizi si baserà sull'attuale portale Europea. La piattaforma – che richiede lo sviluppo, l'operazione e l'amministrazione di risorse distribuite di calcolo, archiviazione e software – fornirà un punto di accesso unico ai contenuti del patrimonio culturale europeo a livello di singoli elementi, un insieme di specifiche di interfaccia per l'interazione con l'infrastruttura (ricerca di dati, scarico di dati), un supporto per l'adattamento di metadati e l'incorporazione di nuovi contenuti, nonché informazioni sulle condizioni di riuso dei contenuti accessibili mediante l'infrastruttura.

Questa piattaforma fornirà anche i mezzi per realizzare un'interazione con i fornitori dei contenuti, gli utenti (cittadini che accedono al portale) e i riutilizzatori (imprese creative), nonché per promuovere la piattaforma stessa, coordinare le reti connesse e scambiare informazioni.

### *Servizi generici*

- (a) Aggregazione di contenuti detenuti da istituzioni culturali e da privati negli Stati membri.
- (b) Meccanismi di *crowdsourcing* che incentivano l'interattività e consentono agli utilizzatori di dare un contributo attivo al sito.
- (c) Servizi di facile uso per il portale, relativi a questioni quali miglioramenti delle funzioni di ricerca e navigazione, nonché accesso non vincolato a una lingua specifica.
- (d) Infrastrutture per lo scambio di informazioni sui diritti e per le licenze.
- (e) Centri di competenza sulla digitalizzazione e sulla conservazione del patrimonio culturale digitale.
- (f) *Repository* di contenuti per istituzioni culturali e per contenuti generati dagli utilizzatori e la loro conservazione a lungo termine.

### Accesso a informazioni riusabili del settore pubblico

Questa infrastruttura per i servizi digitali consentirà di accedere ad informazioni detenute dal settore pubblico nell'UE e destinate ad essere riutilizzate.

### *Piattaforma essenziale di servizi*

Le funzioni di calcolo distribuito, archivio di dati e software forniranno: un unico punto d'accesso a gruppi di dati multilingui (in tutte le lingue ufficiali dell'UE) detenuti da organismi pubblici nell'UE a livello europeo, nazionale, regionale e locale; strumenti di ricerca e visualizzazione dei gruppi di dati; la garanzia che i gruppi di dati disponibili possiedono licenze di pubblicazione e redistribuzione, compresa la tracciabilità delle verifiche della provenienza dei dati; un insieme di interfacce di programmazione di applicazioni per consentire l'interazione dei software clienti con l'infrastruttura (ricerca di dati, raccolta di statistiche, scarico di dati) per lo sviluppo di applicazioni di terze parti. Le suddette funzioni consentono anche la raccolta e la pubblicazione di statistiche sul funzionamento del portale, sulla disponibilità di dati e applicazioni e sulle modalità del loro uso.

### *Servizi generici*

Graduale ampliamento dell'accesso a tutti gli insiemi di dati detenuti e resi pubblici da parte di quasi tutte le amministrazioni pubbliche nell'UE, compresa la ricerca multilingue, da realizzare mediante le seguenti azioni.

- (a) Aggregazione di insiemi di dati internazionali/unionali/nazionali/regionali/locali.
- (b) Interoperabilità degli insiemi di dati, fra cui questioni giuridiche e di licenze, per consentire un miglior riuso.
- (c) Interfaccia verso infrastrutture di dati aperti in paesi terzi.
- (d) *Repository* di dati e servizi di conservazione a lungo termine.

### *Accesso multilingue a servizi online*

Questa infrastruttura di servizi consentirà a fornitori attuali e futuri di servizi online di offrire i loro contenuti e servizi nella gamma più ampia possibile di lingue dell'UE al miglior costo.

### *Piattaforma essenziale di servizi*

La piattaforma consentirà l'acquisto, la manutenzione e la messa a disposizione di grandi raccolte di dati linguistici dal vivo e di strumenti riusabili di trattamento del linguaggio. Coprirà tutte le lingue dell'UE e sarà conforme agli standard pertinenti e ai requisiti concordati di servizio e giuridici. La piattaforma consentirà, con modalità flessibili, l'inserimento, la conservazione e l'affinamento dei dati e degli strumenti linguistici da parte dei collaboratori e garantirà che tali risorse siano accessibili e riproponibili da parte di organizzazioni che offrono o sviluppano servizi con funzioni linguistiche integrate. La piattaforma supporterà anche la cooperazione e la collaborazione con iniziative analoghe e centri di dati, esistenti o futuri, dentro e fuori dell'UE.

### *Servizi generici*

La piattaforma conterrà un'ampia gamma di dati e risorse software riusabili, che copriranno tutte le lingue dell'UE. Provvederà ad assemblare, armonizzare e integrare tali dati ed elementi software entro un'infrastruttura distribuita di servizi. Renderà disponibili e in alcuni casi svilupperà o amplierà dati e risorse software da utilizzare come elementi costruttivi per sviluppare, customizzare e portare a termine servizi multilingui o gateway multilingui per servizi online.

### **Sicurezza**

#### *Un'infrastruttura più sicura per i servizi internet*

Il supporto fornirà servizi integrati e interoperabili a livello europeo, sulla base della condivisione di consapevolezza, risorse, strumenti e pratiche al fine di consentire ai minori, ai loro genitori e tutori e agli insegnanti di fare il miglior uso possibile di internet.

#### *Piattaforma essenziale di servizi*

La piattaforma essenziale di servizi consentirà l'acquisizione, il funzionamento e la manutenzione di risorse di calcolo, basi di dati e strumenti software in condivisione per i centri "Internet più sicuro" negli Stati membri, nonché operazioni di back office per trattare le denunce di contenuti pornografici con collegamenti con i responsabili della programmazione, comprese organizzazioni internazionali quali Interpol e, ove appropriato, la gestione del ritiro di tali contenuti da parte dei siti interessati. Le banche dati comuni costituiranno la base di questa struttura.

### *Servizi generici*

- (a) Servizi di assistenza telefonica per i minori e i loro genitori e tutori sui modi migliori di utilizzare internet per i minori, evitando il rischio di incappare in contenuti e comportamenti dannosi e illegali, con il relativo supporto di back office.
- (b) Linee telefoniche d'urgenza per denunce su contenuti illegali pedopornografici su internet.
- (c) Strumenti per garantire l'accesso a contenuti e servizi appropriati in funzione dell'età.
- (d) Software per consentire denunce facili e veloci di contenuti illegali e il loro ritiro, nonché le denunce di comportamenti di manipolazione psicologica a scopo sessuale e di bullismo.
- (e) Sistemi di software che consentano una migliore identificazione di contenuti pedopornografici (non denunciati) su internet, nonché tecnologie di supporto alle inchieste della polizia, in particolare per l'identificazione dei minori vittime di abusi, degli autori degli abusi e del commercio dei contenuti.

### Infrastrutture per informazioni critiche

Si svilupperanno e metteranno in atto canali e piattaforme di comunicazione per rafforzare in tutta l'Unione europea la capacità di preparazione, condivisione di informazioni, coordinamento e risposta.

### *Piattaforma essenziale di servizi*

La piattaforma essenziale di servizi consisterà in una rete di squadre di pronto intervento informatico (Computer Emergency Response Teams, CERT) nazionali/governative configurata secondo un insieme minimo di capacità di base. Tale rete fornirà l'ossatura di un sistema europeo di condivisione delle informazioni e di allarme (EISAS) per i cittadini e le PMI dell'Unione.

### *Servizi generici*

- (a) Servizi proattivi – osservatorio della tecnologia e diffusione e condivisione di informazioni relative alla sicurezza; valutazioni di sicurezza; fornitura di orientamenti su configurazioni di sicurezza; fornitura di servizi di rilevamento delle intrusioni.
- (b) Servizi reattivi – gestione degli incidenti e risposta; emissione di allarmi e avvisi; analisi e gestione della vulnerabilità, gestione delle disfunzioni informatiche (con avvisi di alta qualità su nuovi malware e altre disfunzioni).

### **Diffusione di soluzioni di tecnologia dell'informazione e delle comunicazioni per le reti intelligenti di energia e per la fornitura di servizi intelligenti di energia**

I servizi intelligenti di energia usano le moderne tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni per soddisfare i bisogni dei cittadini (che possono essere sia produttori che consumatori di energia), dei fornitori di energia e delle autorità pubbliche. I servizi intelligenti di energia includono l'interazione fra i cittadini e i fornitori di energia, la trasmissione di dati fra organizzazioni e la comunicazione paritaria fra cittadini, creando opportunità per soggetti esistenti e nuovi nei mercati delle telecomunicazioni e dell'energia (per esempio, le imprese di servizi energetici). Possono anche consentire alle imprese e ai cittadini di determinare le emissioni di gas a effetto serra associate alle loro decisioni di acquisto.

### *Piattaforme essenziali di servizi*

L'infrastruttura delle comunicazioni, generalmente messa in opera da fornitori di servizi pubblici in collaborazione con gli operatori di telecomunicazioni, nonché l'hardware informatico necessario da incorporare nei componenti energetici (p. es. nelle sottostazioni). Le piattaforme comprendono anche i servizi essenziali che consentono il monitoraggio delle attività, il controllo della gestione dell'energia, l'automazione e la gestione dei dati e la comunicazione fra i diversi soggetti (fornitori di servizi, operatori di rete e di altri servizi pubblici, consumatori, ecc.).



### *Servizi generici*

Generalmente i servizi generici sono forniti da un ampio ventaglio di soggetti nuovi e innovativi, quali fornitori di servizi energetici, imprese di servizi energetici e aggregatori di energia, in modo da facilitare soprattutto l'ingresso di diversi tipi di PMI locali e prevenire la monopolizzazione del mercato al dettaglio.

I servizi generici forniranno una funzionalità che consentirà ai clienti di gestire la propria domanda di energia, le loro fonti rinnovabili di energia e la loro capacità di immagazzinamento al fine di ottimizzare il loro consumo energetico, riducendo l'importo della fattura energetica e le emissioni di gas a effetto serra e garantendo nel contempo la tutela e la sicurezza dei dati personali.

- (a) Infrastruttura di rilevamento intelligente (contatori intelligenti) per misurare e comunicare informazioni sul consumo di energia. I servizi generici comprendono anche attrezzature per la gestione dell'energia nei locali del cliente, quali dispositivi hardware informatici associati a reti domestiche collegate al contatore intelligente.
- (b) Agenti software in grado di decidere quando comprare/vendere energia e quando accendere/spegnere apparecchi in funzione di segnali di prezzo ricevuti dal fornitore di energia, previsioni meteorologiche, gestione e comunicazione di dati, dispositivi di controllo e automazione e relative soluzioni in rete.





COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 19.10.2011  
COM(2011) 658 definitivo

2011/0300 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee che abroga la decisione  
n. 1364/2006/CE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2011) 1233 definitivo}

{SEC(2011) 1234 definitivo}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### **Motivazione e obiettivi della proposta**

È necessario un notevole impegno per modernizzare e ampliare le infrastrutture energetiche dell'Europa e per realizzare l'interconnessione transfrontaliera delle reti al fine di conseguire i principali obiettivi di competitività, sostenibilità e sicurezza dell'approvvigionamento della politica energetica dell'Unione.

La comunicazione della Commissione sulle priorità per le infrastrutture energetiche per il 2020 e oltre<sup>1</sup>, adottata il 17 novembre 2010, ha auspicato pertanto una nuova politica in materia di infrastrutture energetiche dell'UE per coordinare e ottimizzare lo sviluppo della rete su scala continentale. La comunicazione ha confermato in particolare la necessità di revisione dell'attuale politica RTE per l'energia (RTE-E) e del quadro di finanziamento.

Tale nuova politica è fondamentale per assicurare che la solidarietà tra gli Stati membri diventi operativa, che il mercato interno dell'energia sia completato e le regioni isolate siano collegate, che si concretizzino rotte di approvvigionamento o di trasmissione e fonti di energia alternative e che le fonti rinnovabili si sviluppino e competano con le fonti tradizionali, come sottolineato dal Consiglio europeo del 4 febbraio 2011.

In data 29 giugno 2011 la Commissione ha adottato la comunicazione "Un bilancio per la strategia 2020" sul prossimo quadro finanziario pluriennale (2014-2020)<sup>2</sup>, che propone la creazione di un meccanismo per collegare l'Europa al fine di promuovere il completamento delle infrastrutture prioritarie nei settori dell'energia, dei trasporti e del digitale con un finanziamento unico di 40 miliardi di euro, di cui 9,1 miliardi di euro sono destinati all'energia<sup>3</sup>.

La presente proposta stabilisce le norme per lo sviluppo tempestivo e l'interoperabilità delle reti di energia transeuropee al fine di raggiungere gli obiettivi di politica energetica del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per assicurare il funzionamento del mercato interno dell'energia e la sicurezza dell'approvvigionamento nell'Unione, promuovere l'efficienza energetica e lo sviluppo di forme di energia nuove e rinnovabili e promuovere l'interconnessione delle reti energetiche.

Più specificatamente, il presente regolamento mira alla piena integrazione del mercato interno dell'energia, assicurando tra l'altro che nessun Stato membro rimanga isolato dalle reti europee, che ognuno contribuisca allo sviluppo sostenibile e alla protezione dell'ambiente consentendo all'Unione di raggiungere i propri obiettivi della riduzione del 20% delle emissioni di gas a effetto serra<sup>4</sup>, dell'aumento del 20% dell'efficienza energetica e del 20% dell'energia rinnovabile nel consumo finale di energia entro il 2020, assicurando al contempo la sicurezza dell'approvvigionamento e la solidarietà fra gli Stati membri.

---

<sup>1</sup> COM(2010) 677.

<sup>2</sup> COM(2011) 500/I def. e COM(2011) 500/II def. (schede tematiche).

<sup>3</sup> Tutti gli importi si riferiscono a prezzi del 2011.

<sup>4</sup> 30% nelle giuste condizioni.

Perseguendo questi obiettivi, la presente proposta contribuisce a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e apporta benefici per l'intera Unione europea in termini di competitività e coesione economica, sociale e territoriale.

A tale scopo, questa iniziativa individua, per il periodo fino al 2020 e oltre, un numero limitato di aree e corridoi prioritari a livello transeuropeo riguardanti le reti elettriche e del gas e le infrastrutture per il trasporto del petrolio e dell'anidride carbonica, per cui l'azione dell'Unione europea è maggiormente giustificata. Mira quindi ad attuare tali priorità nei seguenti modi:

- razionalizzando le procedure di rilascio delle autorizzazioni per ridurre in modo significativo la loro durata per i progetti d'interesse comune e aumentare la partecipazione e l'accettazione del pubblico per l'attuazione di tali progetti;
- agevolando il trattamento normativo dei progetti di interesse comune nel campo dell'elettricità e del gas distribuendo i costi in base ai benefici forniti e assicurando che gli utili consentiti siano in linea con i rischi corsi;
- assicurando l'attuazione di progetti d'interesse comune fornendo il sostegno finanziario necessario sotto forma di un sostegno finanziario basato sul mercato o del sostegno diretto dell'UE. In quest'ultimo caso, la proposta fornisce le basi per l'ammissibilità dei progetti di interesse comune ai fini dell'assistenza finanziaria dell'UE nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa, che è oggetto di una proposta legislativa separata.

Tale proposta è una priorità strategica nell'ambito del programma di lavoro 2011 della Commissione.

### **Contesto generale**

La sfida dell'interconnessione e dell'adattamento delle nostre infrastrutture energetiche a queste nuove esigenze è fondamentale, urgente e riguarda tutti i settori dell'energia.

Le reti elettriche devono essere potenziate e modernizzate per soddisfare la domanda di elettricità in crescita a causa di un'importante evoluzione nella catena di valore e nel mix energetico globale. Le reti devono inoltre essere rapidamente ampliate e potenziate, anche attraverso le autostrade elettriche, per favorire l'integrazione del mercato e mantenere i livelli esistenti di sicurezza del sistema, ma soprattutto per trasportare ed equilibrare l'elettricità generata da fonti rinnovabili, destinata a più che raddoppiare nel periodo 2007-2020. Al contempo, il raggiungimento degli obiettivi di efficienza energetica e di utilizzo dell'energia rinnovabile dell'UE 2020 avverrà solo in presenza di un livello maggiore di innovazione e intelligenza nelle reti sia in termini di trasmissione che di distribuzione, in particolare grazie alle tecnologie di informazione e comunicazione.

Il gas naturale continuerà ad avere una funzione essenziale nel mix energetico dell'UE e acquisterà importanza come combustibile ausiliario della produzione variabile di elettricità, a condizione che ne venga garantito l'approvvigionamento. A medio termine, l'esaurimento delle risorse convenzionali endogene di gas naturale impone l'incremento e la diversificazione delle importazioni. Le reti del gas devono far fronte ad esigenze supplementari di flessibilità del sistema, alla necessità di gasdotti bidirezionali, di capacità di stoccaggio supplementari e di forniture flessibili, che includano il gas naturale liquefatto (GNL) e il gas naturale compresso (GNC).

Dato il ruolo del petrolio nel mix energetico dei prossimi decenni, è d'importanza strategica garantire la continuità dell'approvvigionamento di petrolio greggio dei paesi UE dell'Europa centro-orientale senza sbocco sul mare, che attualmente possono contare su poche rotte di approvvigionamento.

Infine, le tecnologie per la cattura e lo stoccaggio di del carbonio (le cosiddette tecnologie CCS) permetterebbero di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> su vasta scala pur continuando a consentire l'uso dei combustibili fossili, che resteranno una fonte importante di produzione di energia elettrica nei prossimi decenni. Lo sviluppo futuro di una rete transfrontaliera per il trasporto di CO<sub>2</sub> presuppone che adesso vengano compiuti passi per lo sviluppo e la pianificazione delle infrastrutture a livello europeo.

Nella relazione presentata nel giugno 2011 in occasione del consiglio "Energia"<sup>5</sup>, la Commissione ha stimato a circa 200 miliardi di euro le esigenze di investimento totali in infrastrutture energetiche importanti a livello europeo fino al 2020:

- circa 140 miliardi di euro per sistemi di trasmissione di elettricità ad alta tensione, sia onshore che offshore, stoccaggio e applicazioni di reti intelligenti a livello di trasmissione e di distribuzione;
- circa 70 miliardi di euro per i gasdotti per il trasporto di gas ad alta pressione (a destinazione dell'UE e tra i suoi Stati membri d), stoccaggio, terminal per il gas naturale liquefatto/compresso (GNL/GNC) e infrastrutture per permettere i flussi inversi;
- circa 2,5 miliardi di euro per le infrastrutture per il trasporto di CO<sub>2</sub>.

I volumi di investimento per il periodo 2011-2020 aumenteranno, rispetto ai livelli attuali, del 30% per il gas e fino al 100% per l'elettricità. Questa sfida e urgenza in termini di investimenti distingue chiaramente le infrastrutture energetiche dalle infrastrutture di altri settori, poiché le reti energetiche costituiscono una condizione necessaria per il raggiungimento degli obiettivi energetici e climatici del 2020 e degli obiettivi climatici più a lungo termine.

I principali ostacoli individuati, che in assenza di interventi potrebbero impedire la realizzazione di tali investimenti o ritardarli ben oltre la scadenza del 2020, sono problemi correlati al rilascio delle autorizzazioni (procedure di rilascio delle autorizzazioni lunghe e inefficaci, opposizione da parte del pubblico), alla regolamentazione (quadro non orientato alla realizzazione delle priorità in materia di infrastrutture europee) e al finanziamento (capacità finanziarie limitate dei gestori, mancanza di strumenti di finanziamento adatti e di sostegno sufficiente).

### **Disposizioni esistenti**

Il quadro dell'RTE-E è stato sviluppato e elaborato negli anni novanta attraverso i successivi orientamenti RTE-E e il regolamento finanziario corrispondente. Gli orientamenti 2006 in materia di reti transeuropee dell'energia<sup>6</sup> elencavano circa 550 progetti idonei a ricevere il sostegno comunitario, classificandoli nelle tre categorie seguenti: progetti d'interesse europeo

---

<sup>5</sup> SEC(2011) 755.

<sup>6</sup> Decisione n. 1364/2006/CE.

(42 in totale); progetti prioritari e progetti di interesse comune. Questi progetti riguardano solo l'infrastruttura elettrica e del gas. La relazione sull'attuazione del quadro RTE-E nel periodo 2007-2009<sup>7</sup>, pubblicata nell'aprile 2010, ha concluso che pur apportando un contributo positivo ai progetti selezionati conferendo loro visibilità politica, la strategia non era sufficientemente mirata, e risente della mancanza di flessibilità e dell'approccio top-down necessario per individuare le carenze infrastrutturali.

Il regolamento per il finanziamento dell'RTE<sup>8</sup>, adottato il 20 giugno 2007, stabilisce le condizioni per il cofinanziamento dei progetti RTE-E, con uno stanziamento di bilancio per il periodo 2007-2013 pari a 155 milioni di euro. Le risorse finanziarie e l'architettura del programma RTE-E si sono tuttavia rivelate inadeguate alla luce del mutamento radicale verso un sistema energetico a basse emissioni di carbonio e pertanto dell'importante evoluzione e i cospicui investimenti in infrastrutture energetiche necessari nei prossimi anni (stanziamento di bilancio limitato, nessuno strumento di attenuazione del rischio, nessun finanziamento esterno all'UE, sinergie insufficienti con gli altri finanziamenti dell'UE).

Istituito nel contesto della crisi economica e finanziaria, il programma energetico europeo per la ripresa<sup>9</sup> ha, per la prima volta, assegnato cifre significative una tantum (circa 3,85 miliardi di euro) a un numero limitato di progetti ammissibili nel campo delle infrastrutture elettriche e del gas, dell'eolico off-shore e dei progetti dimostrativi delle CCS.

### **Coerenza con altre politiche e obiettivi dell'UE**

Questa iniziativa si fonda sulla strategia Europa 2020, una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva<sup>10</sup>, che pone le infrastrutture energetiche in primo piano come parte integrante dell'iniziativa faro "Un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse". Sottolinea la necessità di potenziare rapidamente le reti dell'Europa per creare una "super rete intelligente" europea, creando interconnessioni a livello continentale, in particolare per integrare le fonti di energia rinnovabile. Le priorità individuate e le misure proposte nell'ambito di questa iniziativa riguardo al rilascio delle autorizzazioni, alla regolamentazione e al finanziamento sono interamente in linea con tali obiettivi.

La proposta mira a sostituire gli orientamenti RTE-E esistenti e costituisce un "pacchetto" coerente con il meccanismo per collegare l'Europa messo a punto in vista della sostituzione dell'attuale regolamento per il finanziamento delle RTE.

Questa iniziativa costituisce inoltre un contributo essenziale per il raggiungimento efficace dal punto di vista dei costi dei due obiettivi vincolanti del 20% di energie rinnovabili e di riduzione del 20%<sup>11</sup> delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2020. Mira altresì a essere in linea con il percorso indicato nella comunicazione della Commissione relativa a una tabella di marcia per passare a un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050 e con l'obiettivo a lungo termine dell'UE di una riduzione dell'80-95% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990<sup>12</sup>.

---

<sup>7</sup> COM(2010)203 e SEC(2010)505.

<sup>8</sup> Regolamento (CE) n. 680/2007.

<sup>9</sup> Regolamento (CE) n. 663/2009

<sup>10</sup> COM(2010) 2020.

<sup>11</sup> 30% nelle giuste condizioni.

<sup>12</sup> COM(2011) 112 in combinazione con SEC(2011)288.

Ai sensi dell'articolo 11 del TFUE, la proposta integra i requisiti di protezione ambientale esistenti nell'ambito dell'infrastruttura energetica.

## **2. RISULTATI DELLE CONSULTAZIONI CON LE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO**

### **Consultazione, raccolta dati e ricorso al parere di esperti**

Questa proposta è stata elaborata sulla base di un'ampia gamma di contributi da parte degli Stati membri e delle parti interessate forniti in varie occasioni (conferenze di alto livello, workshop, inchieste), incluse due consultazioni pubbliche sul rilascio delle autorizzazioni e sull'uso di prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti infrastrutturali<sup>13</sup>. Gli impatti delle diverse opzioni politiche proposte sono stati analizzati in due valutazioni d'impatto condotte nel 2010 e nel 2011 utilizzando i risultati di diversi modelli e di numerosi studi, tre dei quali erano stati commissionati specificatamente per valutare le esigenze di investimento, il rilascio delle autorizzazioni e le questioni di carattere finanziario. Entrambe le valutazioni d'impatto hanno preso in esame gli impatti economici, sociali e ambientali delle opzioni, tenendo conto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità.

### **Valutazione d'impatto**

La prima valutazione d'impatto, nel 2010, si è incentrata sull'ambito di applicazione della nuova iniziativa in termini di settori energetici contemplati, sulla sua struttura in termini di individuazione delle priorità e di selezione dei progetti di interesse comune, sulla forma del coordinamento e della cooperazione regionale e sui principi generali riguardanti il rilascio delle autorizzazioni.

In base a questa prima analisi, la valutazione d'impatto 2011 analizza molto più dettagliatamente le opzioni politiche nei campi del rilascio delle autorizzazioni e della consultazione del pubblico, della regolamentazione e del finanziamento che dovrebbero trovare applicazione nell'ambito dei progetti di interesse comune selezionati per l'attuazione delle priorità infrastrutturali precedentemente individuate. Per ciascuno dei diversi ostacoli individuati, viene effettuata la valutazione delle soluzioni disponibili, efficaci ed efficienti dal punto di vista dei costi.

### *Rilascio delle autorizzazioni e consultazione del pubblico*

L'analisi esegue un confronto fra tre opzioni: istituzione di un regime di interesse comune; regole sull'organizzazione e durata del processo di rilascio delle autorizzazioni, in particolare un sistema a sportello unico e un limite temporale; una combinazione delle due opzioni precedenti.

Per quanto riguarda le misure correlate alla direttiva Habitat, si prevede che l'impatto sulla flora e fauna locali del regime di interesse europeo comune sia rilevante solo per un esiguo numero di progetti di interesse comune individuati come in possibile conflitto con le aree del programma Natura 2000, che, tuttavia sono fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi strategici in materia di energia e di clima.

---

<sup>13</sup> Cfr. la sezione 1.2.1 della valutazione dell'impatto di accompagnamento.



L'impatto complessivo dell'ultima opzione politica è considerato quello maggiormente positivo in quanto condurrebbe al completamento di quasi tutti i progetti di interesse comune necessari entro il 2020, a condizione che vengano messe a punto misure adeguate relativamente alla regolamentazione e al finanziamento. Nell'ambito di questa opzione politica, si prevedono maggiori impatti ambientali, sociali ed economici sul PIL poiché tutti i progetti di interesse comune verrebbero completati, mentre i risparmi delle spese amministrative risulterebbero significativi.

#### *Questioni normative*

L'analisi esegue un confronto tra tre opzioni: ripartizione dei costi a livello transfrontaliero; incentivi per gli investimenti; una combinazione delle due opzioni precedenti.

L'analisi mostra che sia il meccanismo di ripartizione dei costi ex ante a livello transfrontaliero sia gli incentivi commisurati ai rischi cui è esposto il gestore sono necessari per assicurare l'attuazione di progetti di interesse comune che costituiscono delle sfide in termini di validità economica. Il loro impatto complessivo a livello economico, sociale e ambientale è ampio e positivo.

#### *Finanziamento*

Allo scopo di valutare l'intera gamma delle misure applicabili riguardanti lo sviluppo infrastrutturale, l'analisi prende inoltre in considerazione quattro opzioni di finanziamento, anche se la loro traduzione in misure politiche avverrà nel Comitato economico e finanziario (CEF): uso degli strumenti di condivisione del rischio (inclusi i prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti e le garanzie); uso di strumenti di capitale di rischio (incluse le partecipazioni azionarie); uso di sovvenzioni per gli studi e l'esecuzione di progetti; una combinazione di sovvenzioni e di strumenti di condivisione del rischio e di capitale di rischio.

L'impatto complessivo dell'ultima opzione politica è il più positivo poiché riunisce gli impatti positivi delle singole opzioni e fornisce un kit di strumenti flessibili basati sul mercato e sostegno finanziario diretto, che conducono a sinergie e guadagni di efficienza offrendo la soluzione più efficace dal punto di vista dei costi per rischi specifici insiti nei progetti. Questa opzione politica rispecchia anche le misure proposte nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa.

### **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

#### **Sintesi delle misure proposte**

Il regolamento proposto accorda la priorità a 12 corridoi e aree per le infrastrutture energetiche strategiche a livello transeuropeo. Fissa norme per individuare, all'interno di un insieme di categorie di infrastrutture energetiche definite, i progetti di interesse comune (PIC) necessari per attuare tali priorità. A tal fine, stabilisce un processo di selezione basato su gruppi di esperti regionali e un ruolo di consulenza per l'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia (ACER) in materia di elettricità e di gas; la decisione finale, da aggiornare ogni due anni, deve essere presa dalla Commissione su un elenco di progetti di interesse comune a livello di tutta l'Unione. Ai gruppi di esperti regionali e all'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia sono affidati il monitoraggio e la valutazione dell'attuazione dei PIC. La Commissione può nominare dei coordinatori europei per i progetti di interesse comune che incontrano difficoltà.

La proposta istituisce un regime di interesse comune per i PIC, attribuendo responsabilità particolari a un'autorità competente nazionale in ogni Stato membro per coordinare e sovrintendere al processo di rilascio delle autorizzazioni per i PIC, dettando gli standard minimi per la trasparenza e la partecipazione del pubblico e fissando la durata massima consentita del processo di rilascio delle autorizzazioni. La proposta inoltre chiarisce che i PIC possono essere attuati in determinate condizioni per motivi di "rilevante interesse pubblico" come definito nelle direttive 92/43/CE e 2000/60/CE. Queste misure sono proporzionate poiché mirano a un allineamento minimo delle procedure amministrative nazionali necessarie per agevolare l'attuazione di progetti di rilevanza europea, per la maggior parte PIC. Gli Stati membri sono liberi di stabilire le loro procedure interne specifiche in linea con i loro sistemi giuridici nazionali al fine di conformarsi alle prescrizioni del presente regolamento.

Il regolamento proposto fornisce una metodologia e un processo per l'elaborazione di un'analisi del rapporto costi-benefici armonizzata a livello di sistema energetico per i PIC in materia di elettricità e di gas. Sulla base di questa metodologia, assegna la responsabilità alle autorità di regolamentazione nazionali e ad ACER per l'allocazione dei costi per i PIC in questi settori conformemente ai benefici degli Stati membri direttamente o indirettamente coinvolti in questi PIC. Alle autorità di regolamentazione nazionali viene inoltre richiesto di accordare incentivi adeguati tramite tariffe per l'attuazione dei PIC esposti a rischi più elevati per ragioni motivate.

Infine, il regolamento determina le condizioni per l'ammissibilità dei PIC all'assistenza finanziaria dell'Unione nell'ambito del meccanismo di collegamento dell'Europa, sia per gli studi (accessibile a tutti i PIC tranne a quelli nel settore petrolifero) sia per i lavori (accessibile a tutti i PIC nel settore delle reti intelligenti e dell'anidride carbonica e ai PIC in materia di elettricità e gas che soddisfano determinate condizioni, che hanno ottenuto una decisione di allocazione dei costi a livello transnazionale).

### **Base giuridica**

La proposta si basa sull'articolo 172 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Secondo l'articolo 171, paragrafo 1, "L'Unione stabilisce un insieme di orientamenti che contemplino gli obiettivi, le priorità e le linee principali delle azioni previste nel settore delle reti transeuropee; in detti orientamenti sono individuati progetti di interesse comune". L'articolo 172 specifica che gli orientamenti e le altre misure di cui all'articolo 171, paragrafo 1, devono essere adottati in conformità con la procedura di codecisione.

### **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica a questa proposta nella misura in cui la politica energetica non rientra nell'ambito di competenza esclusivo dell'Unione. L'infrastruttura di trasmissione dell'energia ha una natura o impatti transeuropei o quanto meno transnazionali. Un regolamento a livello di Stato membro non è adatto e le singole amministrazioni nazionali non hanno la competenza necessaria per occuparsi di queste infrastrutture nel loro complesso. Da un punto di vista economico, il modo migliore per sviluppare la rete energetica consiste nel pianificarne lo sviluppo in una prospettiva europea, incorporando sia l'azione dell'UE che quella dello Stato membro rispettando al contempo le rispettive competenze. Il regolamento proposto rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

## **Principio di proporzionalità e scelta dello strumento giuridico**

La proposta si limita a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi perseguiti, dati gli obiettivi della politica energetica e climatica concordati a livello di Unione e gli ostacoli che si frappongono allo sviluppo di infrastrutture energetiche adeguate. Lo strumento prescelto è un regolamento, che è direttamente applicabile e obbligatorio in tutti i suoi elementi. Tale misura è necessaria per assicurare l'attuazione tempestiva delle priorità delle infrastrutture energetiche entro il 2020.

In particolare, l'istituzione di un quadro per il rilascio delle autorizzazioni con autorità competenti a livello nazionale e limiti temporali chiari, entro cui il processo di rilascio delle autorizzazioni può essere condotto conformemente alle specificità nazionali, è proporzionale all'obiettivo di accelerare il processo di rilascio delle autorizzazioni.

## **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Tutte le incidenze sul bilancio della presente proposta sono trattate in conformità la scheda finanziaria legislativa della proposta di regolamento che stabilisce il meccanismo di collegamento per l'Europa.

## **5. ELEMENTI FACOLTATIVI**

### **Abrogazione della normativa vigente**

L'adozione della proposta porterà all'abrogazione della decisione n. 1364/2006/CE a partire dal 1° gennaio 2014. Tuttavia, ciò non influirà sulla concessione, il proseguimento o la modifica dell'aiuto finanziario concesso dalla Commissione sulla base di inviti a presentare proposte indetti nell'ambito del regolamento vigente per il finanziamento delle RTE per i progetti cui è destinata questa decisione o per i progetti RTE-E che beneficiano del sostegno tramite i fondi strutturali.

### **Spazio economico europeo (SEE)**

La proposta riguarda aspetti rilevanti ai fini del SEE e, pertanto, dovrebbe applicarsi a quest'ultimo.

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee che abroga la decisione n. 1364/2006/CE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 172,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>14</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>15</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Il 26 marzo 2010 il Consiglio europeo ha espresso il proprio accordo in merito alla proposta della Commissione di varare una nuova strategia "Europa 2020". Una delle priorità della strategia di Europa 2020<sup>16</sup> è il raggiungimento di una crescita sostenibile promuovendo un'economia più efficiente dal punto di vista delle risorse, più rispettosa dell'ambiente e più competitiva. Tale strategia pone le infrastrutture energetiche in primo piano come parte integrante dell'iniziativa faro "Un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse", sottolineando la necessità di ammodernare rapidamente le reti dell'Europa, creando interconnessioni a livello continentale, in particolare per integrare le fonti di energia rinnovabile.
- (2) La comunicazione della Commissione dal titolo "Priorità per le infrastrutture energetiche per il 2020 e oltre - Piano per una rete energetica europea integrata"<sup>17</sup>, seguita dalle conclusioni del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" del 28 febbraio 2011 e dalla risoluzione del Parlamento europeo del 6 luglio 2011, ha auspicato una nuova politica in materia di infrastrutture energetiche per ottimizzare lo

---

<sup>14</sup> GU C ....., pag.

<sup>15</sup> GU C ....., pag.

<sup>16</sup> COM(2010) 2020.

<sup>17</sup> COM(2010) 677.

sviluppo della rete a livello europeo, per il periodo fino al 2020 e oltre, al fine di consentire all'Unione di conseguire i suoi principali obiettivi di politica energetica in termini di competitività, sostenibilità e sicurezza dell'approvvigionamento.

- (3) Il Consiglio europeo del 4 febbraio 2011 ha sottolineato la necessità di modernizzare e ampliare le infrastrutture energetiche dell'Europa e di interconnettere le reti attraverso le frontiere, al fine di rendere operativa la solidarietà tra gli Stati membri, garantire rotte di approvvigionamento o di transito e fonti di energia alternative e sviluppare fonti energetiche rinnovabili in competizione con le fonti tradizionali. Il Consiglio ha ribadito che dopo il 2015 nessun Stato membro dell'UE deve rimanere isolato dalle reti elettriche e di gas europee o vedere minacciata la sua sicurezza energetica per mancanza di connessioni adeguate.
- (4) La decisione n. 1364/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, stabilisce gli orientamenti per le reti transeuropee nel settore dell'energia (RTE-E)<sup>18</sup>. Tali orientamenti (RTE-E) mirano a sostenere l'effettiva realizzazione del mercato interno dell'energia dell'Unione incoraggiando nel contempo la produzione, il trasporto, la distribuzione e l'uso razionali delle risorse energetiche, a ridurre l'isolamento delle regioni meno favorite e insulari, a rendere sicuro e diversificare l'approvvigionamento energetico dell'Unione anche tramite la cooperazione con paesi terzi e a contribuire allo sviluppo sostenibile e alla protezione dell'ambiente.
- (5) Dalla valutazione del quadro attuale delle RTE-E è emerso chiaramente che questa politica, pur apportando un contributo positivo ai progetti selezionati dando loro visibilità politica, risente della mancanza di visione generale, approfondimento e flessibilità per colmare i divari infrastrutturali individuati.
- (6) Accelerare la ristrutturazione delle infrastrutture energetiche esistenti e metterne a punto delle nuove è d'importanza vitale per raggiungere gli obiettivi politici dell'Unione in materia di energia e di clima, che consistono nel completare il mercato interno dell'energia, garantire la sicurezza dell'approvvigionamento, in particolare per il gas e il petrolio, ridurre le emissioni di gas a effetto serra del 20%<sup>19</sup>, portare al 20% la quota delle fonti di energia rinnovabile nel consumo finale<sup>20</sup> migliorare del 20% l'efficienza energetica entro il 2020. Allo stesso tempo, l'Unione deve preparare la propria infrastruttura per l'ulteriore decarbonizzazione del suo sistema energetico nella prospettiva più a lungo termine all'orizzonte 2050.
- (7) Nonostante la sua esistenza giuridica come stabilita nelle direttive 2009/72/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relative a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica<sup>21</sup> e 2009/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale<sup>22</sup>, il mercato interno dell'energia rimane frammentato a causa delle interconnessioni insufficienti tra le reti energetiche nazionali. La creazione di reti

---

<sup>18</sup> GU L 262 del 22.9.2006, pag. 1.

<sup>19</sup> 30% nelle giuste condizioni.

<sup>20</sup> Direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16.

<sup>21</sup> GU L 211 del 14.8.2009, pag. 55.

<sup>22</sup> GU L 211 del 14.8.2009, pag. 94.

integrate a livello di Unione tuttavia è d'importanza cruciale per assicurare un mercato integrato competitivo e ben funzionante, per promuovere la crescita, l'occupazione e lo sviluppo sostenibile.

- (8) È opportuno aggiornare le infrastrutture energetiche dell'Unione al fine di aumentarne la resilienza in caso di disastri naturali o provocati dall'uomo, effetti negativi dei cambiamenti climatici e minacce alla sicurezza delle infrastrutture, in particolare per quanto riguarda le infrastrutture europee d'importanza fondamentale come enunciato nella direttiva 2008/114/CE del Consiglio, dell'8 dicembre 2008, relativa all'individuazione e alla designazione delle infrastrutture critiche europee e alla valutazione della necessità di migliorarne la protezione<sup>23</sup>.
- (9) L'importanza delle reti intelligenti per il raggiungimento degli obiettivi politici dell'Unione è stata riconosciuta nella comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dal titolo "Reti intelligenti: dall'innovazione all'introduzione"<sup>24</sup>.
- (10) La comunicazione della Commissione dal titolo "La politica energetica dell'UE: un impegno con i partner al di là delle nostre frontiere"<sup>25</sup> ha sottolineato l'esigenza dell'Unione di includere la promozione dello sviluppo delle infrastrutture energetiche nelle sue relazioni esterne per sostenere lo sviluppo socioeconomico oltre le frontiere dell'Unione. Quest'ultima deve agevolare i progetti infrastrutturali che collegano le reti energetiche dell'Unione con le reti dei paesi terzi, in particolare nei paesi vicini e nei paesi con cui l'Unione ha istituito una cooperazione energetica specifica.
- (11) Le esigenze di investimento fino al 2020 in infrastrutture di rilevanza europea per la trasmissione dell'elettricità e del gas sono state stimate a circa 200 miliardi di euro. L'aumento significativo dei volumi di investimento rispetto alle tendenze passate e l'urgenza di attuare le priorità per le infrastrutture energetiche richiede un nuovo approccio nella modalità di regolamentazione e finanziamento delle infrastrutture energetiche e, in particolare, quelle di tipo transfrontaliero.
- (12) Il documento di lavoro della Commissione al Consiglio Trasporti, telecomunicazioni e energia del 10 giugno 2011 "Esigenze di investimento in strutture energetiche e requisiti finanziari"<sup>26</sup> ha sottolineato che circa la metà degli investimenti totali necessari per il decennio fino al 2020 corre il rischio di non arrivare a destinazione o di non giungere in tempo a causa degli ostacoli correlati al rilascio delle autorizzazioni, al regolamento e al finanziamento.
- (13) Il presente regolamento stabilisce le norme per lo sviluppo e l'interoperabilità tempestivi delle reti di energia transeuropee al fine di conseguire gli obiettivi di politica energetica del trattato per assicurare il funzionamento del mercato interno dell'energia e la sicurezza dell'approvvigionamento nell'Unione, di promuovere l'efficienza energetica e il risparmio di energia e lo sviluppo di forme nuove e rinnovabili di energia nonché di promuovere l'interconnessione delle reti di energia. Perseguendo tali obiettivi, la presente proposta contribuisce alla crescita intelligente,

---

<sup>23</sup> GU L 345 del 23.12.2008, pag. 75.

<sup>24</sup> COM(2011) 202 def.

<sup>25</sup> COM(2011) 539.

<sup>26</sup> SEC(2011) 755.

sostenibile e inclusiva e apporta benefici all'insieme dell'Unione in termini di competitività e coesione economica, sociale e territoriale.

- (14) La Commissione ha individuato, in seguito a intense consultazioni con tutti gli Stati membri e con le parti interessate, 12 priorità strategiche relative alle infrastrutture energetiche transeuropee, la cui attuazione entro il 2020 è essenziale per il raggiungimento degli obiettivi politici energetici e climatici dell'Unione. Queste priorità riguardano diverse regioni geografiche o aree tematiche nel campo della trasmissione e dello stoccaggio dell'elettricità, della trasmissione del gas, dello stoccaggio e delle infrastrutture del gas naturale liquefatto o compresso, del trasporto di anidride carbonica e delle infrastrutture per il petrolio.
- (15) L'individuazione di progetti di interesse comune deve essere basata su criteri comuni, trasparenti e obiettivi visto il loro contributo agli obiettivi di politica energetica. Per l'elettricità e il gas, è opportuno che i progetti proposti facciano parte dell'ultimo piano decennale di sviluppo della rete disponibile. Tale piano deve tenere conto in particolare delle conclusioni del Consiglio europeo del 4 febbraio in relazione alla necessità di integrare i mercati dell'energia periferici;
- (16) Al fine di conformarsi all'articolo 172 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea è necessario istituire dei gruppi regionali al fine di proporre progetti di interesse comune che saranno approvati dagli Stati membri. Per assicurare un ampio consenso, questi gruppi regionali devono assicurare una stretta cooperazione tra gli Stati membri, le autorità di regolamentazione nazionali, i promotori di progetto e le parti interessate. La cooperazione deve essere basarsi il più possibile sulle strutture di cooperazione regionale esistenti delle autorità nazionali di regolamentazione e dei gestori di sistemi di trasmissione e su altre strutture istituite dagli Stati membri e dalla Commissione.
- (17) L'elenco dei progetti di interesse comune a livello di Unione deve essere limitato ai progetti che contribuiscono in misura maggiore all'attuazione delle aree e dei corridoi prioritari per le infrastrutture energetiche strategiche. Ciò presuppone che la decisione in merito all'elenco venga presa dalla Commissione, pur rispettando il diritto degli Stati membri di approvare i progetti di interesse comune concernenti il loro territorio. Secondo l'analisi condotta nella valutazione d'impatto allegata, il numero di tali progetti è stimato a circa 100 nel campo dell'elettricità e 50 nel settore del gas.
- (18) I progetti di interesse comune devono essere attuati il più rapidamente possibile ed essere monitorati e valutati attentamente, pur mantenendo al minimo gli oneri amministrativi per i promotori dei progetti. È opportuno che la Commissione nomini dei coordinatori europei per i progetti che incontrano difficoltà particolari.
- (19) Le procedure di autorizzazione non devono comportare oneri amministrativi sproporzionati rispetto alle dimensioni o alla complessità di un progetto, né creare barriere allo sviluppo delle reti transeuropee e all'accesso al mercato. Il Consiglio europeo del 19 febbraio 2009 ha evidenziato la necessità di individuare e rimuovere gli ostacoli all'investimento, anche semplificando le procedure di pianificazione e consultazione. Queste conclusioni sono state confermate dal Consiglio europeo del 4 febbraio 2011, che ha nuovamente sottolineato l'importanza di snellire e perfezionare le procedure di autorizzazione rispettando al contempo le competenze nazionali.

- (20) Ai progetti di interesse comune deve essere assegnato uno "status di priorità" a livello nazionale per assicurare il loro trattamento amministrativo rapido. I progetti di interesse comune vengono considerati dalle autorità competenti di interesse pubblico. L'autorizzazione deve essere rilasciata a progetti che hanno un effetto negativo sull'ambiente, per motivi di rilevante interesse pubblico, quando vengono rispettate tutte le condizioni di cui alle direttive 92/43/CE e 2000/60/CE.
- (21) L'istituzione di un'unica autorità competente a livello nazionale che integra o coordina tutte le procedure di rilascio delle autorizzazioni ("sportello unico") dovrebbe ridurre la complessità, aumentare l'efficienza e la trasparenza e contribuire a migliorare la cooperazione tra gli Stati membri.
- (22) Nonostante l'esistenza di regole consolidate per la partecipazione del pubblico ai processi decisionali in campo ambientale sono necessarie ulteriori misure per assicurare i livelli più elevati possibile di trasparenza e di partecipazione del pubblico per tutte le questioni importanti nel processo di rilascio delle autorizzazioni per i progetti di interesse comune.
- (23) L'attuazione corretta e coordinata della direttiva 85/337/CE del Consiglio, modificata, e delle convenzioni di Aarhus ed Espoo deve assicurare l'armonizzazione dei principi di base per la valutazione degli effetti ambientali, anche in un contesto transfrontaliero. Gli Stati membri sono tenuti a coordinare le loro valutazioni per i progetti di interesse comune e a predisporre, se possibile, valutazioni congiunte.
- (24) Data l'urgenza di sviluppare infrastrutture energetiche, la semplificazione delle procedure per il rilascio delle autorizzazioni deve essere accompagnata da un chiaro limite temporale per l'adozione della decisione da parte delle rispettive autorità competenti in merito all'esecuzione del progetto. Tale limite temporale deve favorire una definizione e una gestione delle procedure più efficienti e non deve mai mettere a repentaglio gli standard elevati per la protezione dell'ambiente e la partecipazione del pubblico.
- (25) Il presente regolamento, in particolare le disposizioni sul rilascio delle autorizzazioni, sulla partecipazione del pubblico e sull'attuazione di progetti di interesse comune, deve essere applicato fatte salve le legislazioni internazionali e dell'Unione, comprese le disposizioni a tutela dell'ambiente e della salute umana e le disposizioni adottate ai sensi della politica comune della pesca e della politica marittima.
- (26) La discussione sull'adeguata ripartizione dei costi si deve fondare sulla valutazione dei costi e dei benefici di un progetto infrastrutturale, effettuata sulla base di una metodologia armonizzata di analisi energetica dell'intero sistema, nel quadro dei piani decennali di sviluppo della rete elaborati dalla Rete europea dei gestori dei sistemi di trasmissione ai sensi del regolamento (CE) n. 714/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativo alle condizioni di accesso alla rete per gli scambi transfrontalieri di energia elettrica<sup>27</sup> e del regolamento (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativo alle condizioni di accesso alle reti di trasporto del gas naturale<sup>28</sup>, e rivista dall'Agenzia per la

---

<sup>27</sup> GUL 211 del 14.8.2009, pag. 15.

<sup>28</sup> GUL 211 del 14.8.2009, pag. 36.



cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia ai sensi del regolamento (CE) n. 713/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, che istituisce un'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia<sup>29</sup>. deve costituire la base per .

- (27) In un mercato interno dell'energia sempre più integrato sono necessarie regole chiare e trasparenti per la ripartizione dei costi tra paesi transfrontalieri al fine di accelerare l'investimento nell'infrastruttura transfrontaliera. Il Consiglio europeo del 4 febbraio 2011 ha ribadito l'importanza di promuovere un quadro normativo in grado di attrarre gli investimenti nelle reti, con tariffe fissate a livelli coerenti con le esigenze di finanziamento e una ripartizione dei costi adeguata per gli investimenti transfrontalieri, rafforzando al contempo la concorrenza e la competitività, in particolare dell'industria europea, e tenendo conto dell'impatto sui consumatori.
- (28) La legislazione esistente per il mercato interno dell'energia prevede che le tariffe per l'accesso alle reti del gas e dell'elettricità forniscano incentivi adeguati per gli investimenti. Le autorità di regolamentazione nazionali devono assicurare, quando applicano la legislazione sul mercato interno dell'energia, che gli incentivi per i progetti di interesse comune, ivi compresi quelli a lungo termine, siano commisurati al livello di rischio specifico del progetto. Ciò vale in particolare per il settore dell'elettricità, per le tecnologie di trasmissione innovative, per consentire l'integrazione su vasta scala dell'energia rinnovabile, delle risorse energetiche distribuite o della reazione alla domanda nelle reti interconnesse e per l'infrastruttura di trasmissione del gas, che offre una capacità avanzata o una flessibilità aggiuntiva al mercato per consentire le transazioni a breve termine o l'approvvigionamento complementare in caso di interruzioni.
- (29) Il programma energetico europeo per la ripresa (EEPR)<sup>30</sup> ha dimostrato il valore aggiunto che deriva dall'incentivazione di finanziamenti privati tramite un sostegno finanziario significativo da parte dell'Unione per consentire l'attuazione di progetti di portata europea. Il Consiglio europeo del 4 febbraio 2011 ha riconosciuto che alcuni progetti di infrastruttura energetica possono richiedere finanziamenti pubblici limitati per mobilitare i finanziamenti privati. Alla luce della crisi economica e finanziaria e dei vincoli di bilancio, è necessario predisporre un sostegno mirato, tramite l'uso sia di sovvenzioni sia di strumenti finanziari, nell'ambito del prossimo quadro finanziario pluriennale che attirerà nuovi investitori nei corridoi e nelle aree prioritarie dell'infrastruttura energetica, mantenendo al contempo al minimo il contributo del bilancio dell'Unione europea.
- (30) I progetti di interesse comune nei settori dell'elettricità, del gas e dell'anidride carbonica devono essere ammissibili per beneficiare dell'assistenza finanziaria dell'Unione per gli studi e, in determinate condizioni, per i lavori nell'ambito del regolamento proposto concernente un meccanismo per collegare l'Europa (regolamento CEF), sotto forma di sovvenzioni o sotto forma di strumenti finanziari innovativi. Ciò assicurerà l'erogazione di un sostegno personalizzato ai progetti di interesse comune, non ammissibili nell'ambito del quadro normativo vigente e delle condizioni di mercato esistenti. Tale assistenza finanziaria deve garantire le sinergie

---

<sup>29</sup> GUL 211 del 14.8.2009, pag. 1.

<sup>30</sup> GUL 200 del 31.7.2009, pag. 31.

necessarie con il finanziamento derivante da strumenti appartenenti ad altre politiche dell'Unione. In particolare, il meccanismo per collegare l'Europa finanziaria infrastrutture energetiche di rilevanza europea, mentre i fondi strutturali finanzieranno le reti intelligenti di distribuzione dell'energia di importanza locale o regionale. Le due fonti di finanziamento si integreranno pertanto reciprocamente.

- (31) Occorre pertanto abrogare la decisione n. 1364/2006/CE.
- (32) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, nella fattispecie lo sviluppo e l'interoperabilità delle reti energetiche a livello transeuropeo e la connessione a tali reti, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e può pertanto essere meglio perseguito a livello dell'Unione, quest'ultima può adottare misure in conformità del principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Alla luce del principio di proporzionalità di cui al suddetto articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tale obiettivo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## **CAPITOLO I – DISPOSIZIONI GENERALI**

### *Articolo 1*

#### ***Oggetto e campo d'applicazione***

1. Il presente regolamento stabilisce gli orientamenti per lo sviluppo tempestivo e l'interoperabilità delle aree e dei corridoi prioritari dell'infrastruttura energetica transeuropea stabiliti nell'allegato I.
2. In particolare, il presente regolamento:
  - (a) stabilisce regole per individuare progetti di interesse comune necessari per la realizzazione di tali corridoi e aree prioritari, rientranti nelle categorie delle infrastrutture energetiche nei settori dell'elettricità, del gas, del petrolio e del CO<sub>2</sub> definiti nell'allegato II;
  - (b) facilita l'attuazione tempestiva di progetti di interesse comune accelerando il rilascio delle autorizzazioni e migliorando la partecipazione del pubblico;
  - (c) fornisce norme per la ripartizione dei costi a livello transfrontaliero e incentivi correlati al rischio per progetti di interesse comune;
  - (d) determina le condizioni per l'ammissibilità di progetti di interesse comune all'assistenza finanziaria dell'Unione nell'ambito del [regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa].

## *Articolo 2* **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento, oltre alle definizioni di cui alle direttive 2009/28/CE, 2009/72/CE e 2009/73/CE, e ai regolamenti (CE) n. 713/2009, (CE) n. 714/2009 e (CE) n. 715/2009, si applicano le definizioni seguenti:

1. "infrastruttura energetica", qualsiasi attrezzatura fisica destinata alla trasmissione e alla distribuzione di elettricità o gas, al trasporto di petrolio o CO<sub>2</sub> oppure allo stoccaggio di elettricità o gas, che è ubicata all'interno dell'Unione o che collega l'Unione e uno o più paesi terzi;
2. "decisione globale", la decisione presa da un'autorità competente per concedere o rifiutare l'autorizzazione per la costruzione dell'infrastruttura energetica relativa a un progetto, senza pregiudicare alcuna decisione successiva presa nell'ambito della concessione dell'accesso alla proprietà o delle successive procedure di appello amministrativo o giudiziale;
3. "progetto", una o più linee, condotte, impianti, attrezzature, installazioni e relative categorie di infrastrutture come definito all'allegato II, destinate alla costruzione di nuove infrastrutture energetiche o al rafforzamento o alla ristrutturazione di infrastrutture energetiche esistenti;
4. "progetto di interesse comune", un progetto necessario per l'attuazione dei corridoi e delle aree prioritari delle infrastrutture energetiche di cui all'allegato I;
5. "promotore del progetto",
  - (a) un operatore del sistema di trasmissione o un operatore del sistema di distribuzione, o un altro operatore o investitore che sviluppi un progetto di interesse comune; oppure
  - (b) se sono presenti più gestori di sistemi di trasmissione, gestori di sistemi di distribuzione, altri gestori, investitori o qualsiasi gruppo degli stessi, l'organismo dotato di personalità giuridica ai sensi della legge nazionale applicabile, che è stato designato per accordo contrattuale concluso tra loro e che ha la capacità di assumere obblighi legali e la responsabilità finanziaria per conto delle parti dell'accordo contrattuale.

## **CAPITOLO II – PROGETTI DI INTERESSE COMUNE**

### *Articolo 3* **Individuazione di progetti di interesse comune**

1. La Commissione stabilisce, a livello di Unione, un elenco di progetti di interesse comune. L'elenco viene rivisto e aggiornato, a seconda delle esigenze, ogni due anni. Il primo elenco deve essere adottato entro il 31 luglio 2013.

2. Ai fini dell'individuazione dei progetti di interesse comune, la Commissione istituisce un gruppo regionale ("gruppo"), secondo la definizione della sezione 1 dell'allegato III, basato su ogni corridoio e area prioritari e la loro rispettiva copertura geografica, come stabilito nell'allegato I.
3. Ogni gruppo redige la propria proposta di elenco di progetti di interesse comune secondo la procedura di cui all'allegato III, sezione 2, in base al contributo di ciascun progetto all'attuazione dei corridoi e delle aree prioritari dell'infrastruttura energetica di cui all'allegato I e in base al loro soddisfacimento dei criteri di cui all'Articolo 4. Ogni singola proposta per un progetto richiede l'approvazione dello o degli Stati membri interessati dal progetto.
4. Per i progetti nei settori dell'elettricità e del gas che rientrano nelle categorie stabilite ai punti 1 e 2 dell'allegato II, ogni gruppo, almeno sei mesi prima della data di adozione dell'elenco a livello di Unione di cui al paragrafo 1, presenta all'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia ("Agenzia") la propria proposta di elenco di progetti di interesse comune.  
  
Per i progetti di trasporto del petrolio e del CO<sub>2</sub> che rientrano nelle categorie di cui ai punti 3 e 4 dell'allegato II, ogni gruppo, almeno sei mesi prima della data di adozione dell'elenco a livello di Unione di cui al paragrafo 1, presenta alla Commissione la propria proposta di elenco di progetti di interesse comune.
5. Per i progetti nei settori dell'elettricità e del gas che rientrano nelle categorie stabilite ai punti 1 e 2 dell'allegato II, l'Agenzia, entro due mesi dalla data di ricezione delle proposte di elenchi di progetti di interesse comune di cui al primo comma del paragrafo 4, presenta alla Commissione un parere sulle proposte di elenchi di progetti di interesse comune, tenendo conto in particolare dell'applicazione uniforme dei criteri di cui all'articolo 4 tra i gruppi, e dei risultati dell'analisi svolta dalla REGST per l'elettricità e il gas in conformità con il punto 2.6 dell'allegato III.
6. Per i progetti di trasporto del petrolio e dell'anidride carbonica che rientrano nelle categorie stabilite ai punti 3 e 4 dell'allegato II, la Commissione valuta l'applicazione dei criteri di cui all'articolo 4. Per i progetti relativi all'anidride carbonica, che rientrano nella categoria di cui al punto 4 dell'allegato II, la Commissione tiene in considerazione anche il futuro potenziale di allargamento per includere Stati membri aggiuntivi.
7. In seguito alla decisione di adozione della Commissione di cui al paragrafo 1, i progetti di interesse comune diventano parte integrante dei piani regionali di investimento ai sensi dell'articolo 12 dei regolamenti (CE) n. 714/2009 e (CE) n. 715/2009 e dei piani decennali nazionali per lo sviluppo delle reti pertinenti a norma dell'articolo 22 delle direttive 72/2009/CE e 73/2009/CE e, se opportuno, di altri piani nazionali infrastrutturali interessati. Ai progetti deve essere accordata la massima priorità possibile nell'ambito di ciascuno di questi piani.

#### *Articolo 4*

#### ***Criteri applicabili ai progetti di interesse comune***

1. I progetti di interesse comune soddisfano i seguenti criteri generali:

- (a) il progetto è necessario per l'attuazione delle aree e dei corridoi prioritari per le infrastrutture energetiche di cui all'allegato I; e
  - (b) il progetto presenta prospettive di sostenibilità economica, sociale e ambientale; e
  - (c) il progetto coinvolge almeno due Stati membri, sia perché attraversa direttamente la frontiera di uno o più Stati membri sia perché è ubicato sul territorio di uno Stato membro e ha un impatto significativo a livello transfrontaliero come enunciato al punto 1 dell'allegato IV.
2. Inoltre, i seguenti criteri specifici si applicano ai progetti di interesse comune che rientrano in categorie di infrastrutture energetiche specifiche:
- (a) per quanto riguarda i progetti di trasmissione e stoccaggio di elettricità che rientrano nelle categorie stabilite al punto 1, lettere da a) a d) dell'allegato II, il progetto deve contribuire in misura significativa ad almeno uno dei seguenti criteri specifici:
    - integrazione del mercato, concorrenza e flessibilità del sistema;
    - sostenibilità, *inter alia* tramite la trasmissione di energia rinnovabile ai principali centri di consumo e siti di stoccaggio;
    - interoperabilità e funzionamento sicuro del sistema;
  - (b) per quanto riguarda i progetti nel settore del gas che rientrano nelle categorie di cui al punto 2 dell'allegato II, il progetto deve contribuire in modo significativo ad almeno uno dei seguenti criteri specifici:
    - integrazione del mercato, interoperabilità e flessibilità del sistema;
    - sicurezza dell'approvvigionamento, *inter alia* tramite la diversificazione delle fonti di approvvigionamento, controparti di fornitura e rotte;
    - concorrenza, *inter alia* tramite la diversificazione delle fonti di approvvigionamento, controparti e rotte di fornitura;
    - sostenibilità;
  - (c) per quanto riguarda i progetti delle reti elettriche intelligenti che rientrano nella categoria di cui al punto 1, lettera e) dell'allegato II, il progetto deve contribuire in modo significativo alle seguenti funzioni specifiche:
    - integrazione e coinvolgimento degli utenti delle reti con nuovi requisiti tecnici per quanto riguarda la loro offerta e domanda di elettricità;
    - efficienza e interoperabilità della trasmissione e distribuzione dell'elettricità nella gestione giornaliera delle reti;
    - sicurezza della rete, controllo del sistema e qualità dell'approvvigionamento;

- pianificazione ottimizzata dei futuri investimenti in reti efficienti dal punto di vista dei costi;
  - funzionamento del mercato e servizi ai clienti;
  - coinvolgimento degli utenti nella gestione del loro uso dell'energia;
- (d) riguardo ai progetti sul trasporto di petrolio che rientrano nelle categorie di cui al punto 3 dell'allegato II, il progetto deve contribuire in misura significativa ai seguenti tre criteri specifici:
- sicurezza dell'approvvigionamento riducendo la dipendenza da un'unica fonte o rotta di approvvigionamento;
  - uso efficiente e sostenibile delle risorse tramite l'attenuazione dei rischi ambientali;
  - interoperabilità;
- (e) per quanto riguarda i progetti sul trasporto di CO<sub>2</sub> che rientrano nelle categorie di cui al punto 4 dell'allegato II, il progetto deve contribuire in misura significativa ai seguenti tre criteri specifici:
- prevenzione delle emissioni di anidride carbonica ad un costo ridotto garantendo nel contempo la sicurezza dell'approvvigionamento energetico;
  - aumento della resilienza e della sicurezza del trasporto di anidride carbonica;
  - uso efficiente delle risorse, consentendo la connessione di più fonti e siti di stoccaggio di CO<sub>2</sub> tramite un'infrastruttura comune e minimizzando l'onere e i rischi ambientali.
3. Per quanto riguarda i progetti che rientrano nelle categorie di cui ai punti dall'1 al 3 dell'allegato II, i criteri elencati nel presente articolo devono essere valutati in conformità agli indicatori di cui ai punti da 2 a 5 dell'allegato IV.
4. Al momento della classificazione dei progetti che contribuiscono all'attuazione della stessa priorità, deve inoltre essere accordata la dovuta considerazione all'urgenza di ciascun progetto proposto al fine di raggiungere gli obiettivi di politica energetica in materia di integrazione e concorrenza del mercato, sostenibilità e sicurezza dell'approvvigionamento, il numero di Stati membri interessati da ciascun progetto e la sua complementarità riguardo ad altri progetti proposti. Per i progetti che rientrano nella categoria di cui al punto 1, lettera e) dell'allegato II, deve essere accordata la dovuta considerazione al numero di utenti interessati dal progetto, il consumo di energia annuale e la quota di generazione di energia da risorse di energia detta "non programmabile" nella zona di interesse di tali utenti.

*Articolo 5*  
*Attuazione e monitoraggio*

1. I promotori di progetto attuano progetti di interesse comune conformemente a un piano di attuazione che include un calendario per gli studi di fattibilità e progettazione, approvazione normativa, esecuzione e messa in servizio, e il programma di rilascio delle autorizzazioni di cui all'Articolo 11, paragrafo 3. I gestori del sistema di trasmissione, i gestori del sistema di distribuzione o altri gestori gestiscono progetti di interesse comune in questo settore.
2. L'Agenzia e i gruppi eseguono il monitoraggio dei progressi registrati nell'attuazione dei progetti di interesse comune. I gruppi possono richiedere informazioni aggiuntive fornite in conformità ai paragrafi 3, 4 e 5, verificare le informazioni fornite in loco e convocare riunioni con le parti interessate. I gruppi possono anche chiedere che l'Agenzia adotti alcune misure per agevolare l'attuazione di progetti di interesse comune.
3. Entro il 31 marzo di ogni anno successivo all'anno di selezione come progetto di interesse comune conformemente all'articolo 4, i promotori del progetto presentano una relazione annuale, per ogni progetto che rientra nelle categorie di cui ai punti 1 e 2 dell'allegato II, all'Agenzia o, per i progetti che rientrano nelle categorie di cui ai punti 3 e 4 dell'allegato II, al rispettivo gruppo. Tale relazione specifica:
  - (a) i progressi realizzati per lo sviluppo, la costruzione e la messa in servizio del progetto, in particolare per quanto riguarda il rilascio delle autorizzazioni e le procedure di consultazione;
  - (b) se del caso, ritardi rispetto al piano di attuazione e altre difficoltà riscontrate.
4. Entro tre mesi dalla ricezione delle relazioni annuali, l'Agenzia presenta ai gruppi una relazione consolidata per i progetti di interesse comune che rientrano nelle categorie di cui ai punti 1 e 2 dell'allegato II, valutando i progressi compiuti e proponendo, ove opportuno, misure per superare i ritardi e le difficoltà incontrate. La valutazione deve anche includere, conformemente alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 8 e 9, del regolamento (CE) n. 713/2009, l'attuazione uniforme dei piani di sviluppo della rete a livello di Unione in relazione alle aree e ai corridoi prioritari delle infrastrutture energetiche di cui all'allegato I.
5. Ogni anno, le autorità interessate competenti di cui all'Articolo 9, in occasione della riunione successiva alla ricezione delle relazioni annuali di cui al paragrafo 3, riferiscono al rispettivo gruppo sullo stato e, ove opportuno, sui ritardi dell'attuazione dei progetti di interesse comune ubicati nel loro territorio.
6. Se la messa in servizio di un progetto di interesse comune viene ritardata di più di due anni rispetto al piano di attuazione senza una valida giustificazione:
  - (a) il promotore di tale progetto accetta gli investimenti di uno o più altri gestori o investitori per attuare il progetto. Il gestore del sistema, nella cui zona è ubicato l'investimento, fornisce al o ai gestori o investitori tutte le informazioni necessarie per realizzare l'investimento, collega nuovi capitali alla rete di trasmissione e, in genere, fa tutto il possibile per agevolare l'attuazione

dell'investimento e il funzionamento sicuro, affidabile ed efficiente e la manutenzione del progetto di interesse comune.

(b) La Commissione può bandire un invito a presentare proposte aperto a qualsiasi promotore di progetto per realizzare il progetto nei tempi concordati.

7. Un progetto di interesse comune può essere rimosso dall'elenco di progetti di interesse comune a livello di Unione ai sensi della procedura stabilita nella seconda frase dell'Articolo 3, paragrafo 1, se:

(a) l'analisi dei costi-benefici a livello di sistema dell'energia svolta dalla REGST ai sensi dell'allegato III, punto 6, non produce un risultato positivo per il progetto;

(b) il progetto non è più incluso nel piano decennale di sviluppo della rete;

(c) l'inclusione nell'elenco di cui all'Articolo 3, paragrafo 1, è basata su un'informazione errata che ha rappresentato un fattore determinante per la decisione;

(d) il progetto non è conforme alla legislazione in vigore dell'Unione.

I progetti che vengono rimossi dall'elenco a livello di Unione perdono tutti i diritti e gli obblighi derivanti dal presente regolamento per i progetti di interesse comune. Il presente articolo non pregiudica gli eventuali finanziamenti dell'Unione europea versati al progetto prima della decisione di revoca.

#### *Articolo 6* **Coordinatori europei**

1. Quando un progetto di interesse comune incontra notevoli difficoltà di attuazione, la Commissione può nominare un coordinatore europeo per un periodo massimo di un anno, rinnovabile due volte.

2. Il coordinatore europeo svolge i seguenti compiti:

(a) promuove il o progetti, per i quali è stato nominato coordinatore europeo, e il dialogo transfrontaliero tra i promotori del progetto e tutte le parti interessate coinvolte;

(b) assiste tutte le parti, in funzione delle esigenze, nella consultazione delle parti interessate e nell'ottenimento delle autorizzazioni necessarie per il o i progetti;

(c) assicura che vengano forniti un sostegno adeguato e una direzione strategica da parte degli Stati membri interessati per la preparazione e l'attuazione del o dei progetti;

(d) presenta ogni anno una relazione alla Commissione sui progressi del o dei progetti e sugli ostacoli e le difficoltà eventuali che potrebbero ritardare in maniera considerevole la data di messa in servizio del o dei progetti. La



Commissione trasmette la relazione ai gruppi interessati e al Parlamento europeo.

3. Il coordinatore europeo viene scelto sulla base della sua esperienza in relazione ai compiti specifici assegnatigli per il o i progetti pertinenti.
4. La decisione di nomina del coordinatore europeo stabilisce il mandato, in cui vengono specificati la durata, i compiti specifici, nonché le relative scadenze e la metodologia da seguire. L'attività di coordinamento è proporzionata alla complessità e ai costi stimati dei progetti.
5. Gli Stati membri interessati cooperano con il coordinatore europeo nell'esecuzione dei compiti di cui ai paragrafi 2 e 4.

## **CAPITOLO III – Rilascio delle autorizzazioni e partecipazione del pubblico**

### *Articolo 7*

#### ***Regime di interesse comune***

1. Al fine di accelerare le procedure di rilascio delle autorizzazioni e di migliorare la partecipazione del pubblico, le disposizioni di questo capitolo si applicano a tutti i progetti di interesse comune.

### *Articolo 8*

#### ***"Stato prioritario" dei progetti di interesse comune***

1. Ai progetti di interesse comune viene assegnato lo stato di massima importanza possibile a livello nazionale e vengono trattati come tali nelle procedure di rilascio delle autorizzazioni, qualora e nella misura in cui tale trattamento venga disposto nella legislazione nazionale applicabile al tipo di infrastruttura energetica corrispondente.
2. L'adozione dell'elenco di progetti di interesse comune a livello di Unione europea determina l'interesse pubblico e la necessità di questi progetti all'interno degli Stati membri interessati e viene approvata come tale da tutte le parti interessate.
3. Al fine di assicurare un trattamento amministrativo efficiente dei fascicoli correlati ai progetti di interesse comune, i promotori del progetto e tutte le autorità interessate assicurano che venga attribuito il massimo trattamento preferenziale possibile a tali fascicoli per quanto riguarda le risorse assegnate.
4. Con l'obiettivo di rispettare i limiti di tempo stabiliti nell'Articolo 11 e di ridurre l'onere amministrativo per il completamento dei progetti di interesse comune, gli Stati membri, entro nove mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento, adottano le misure necessarie a semplificare le procedure di valutazione ambientale.

Tali misure si applicano fatti salvi gli obblighi derivanti dalla legislazione dell'Unione.

La Commissione, entro tre mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento, pubblica orientamenti destinati a sostenere gli Stati membri nella definizione di misure adeguate e a garantire l'applicazione uniforme delle procedure di valutazione ambientale richieste a norma della legislazione dell'UE per i progetti di interesse comune.

5. In relazione agli impatti ambientali di cui all'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva 92/43/CE e all'articolo 4, paragrafo 7, della direttiva 2000/60/CE, i progetti di interesse comune vengono ritenuti di interesse pubblico e possono essere considerati di "rilevante interesse pubblico", a condizione che vengano soddisfatte tutte le condizioni previste in tali direttive.

Qualora venga richiesto il parere della Commissione in conformità con la direttiva 92/43/CE, la Commissione e l'autorità competente ai sensi dell'articolo 9 assicurano che la decisione che riguarda il "rilevante interesse pubblico" di un progetto venga adottata entro il limite di tempo, ai sensi del paragrafo 1 dell'Articolo 11.

#### *Articolo 9*

#### ***Organizzazione del processo di rilascio delle autorizzazioni***

1. Entro sei mesi dell'entrata in vigore del presente regolamento ogni Stato membro nomina un'autorità nazionale competente, che sarà responsabile dell'agevolazione e del coordinamento del processo di rilascio delle autorizzazioni per i progetti di interesse comune e per l'attuazione dei compiti attinenti al processo di rilascio delle autorizzazioni, come stabilito nel presente capitolo.
2. L'autorità competente emette, fatte salve le prescrizioni rilevanti ai sensi della legislazione dell'Unione europea e internazionale, la decisione globale entro la scadenza di cui all'Articolo 11, paragrafo 1, in base a uno dei seguenti sistemi:
  - (a) sistema integrato: la decisione globale emessa dall'autorità competente è l'unica decisione legalmente vincolante derivante dalla procedura legale di rilascio dell'autorizzazione. Qualora il progetto coinvolga altre autorità, esse possono, conformemente alla legislazione nazionale, esprimere il loro parere quale contributo alla procedura, parere che deve essere preso in considerazione dall'autorità competente;
  - (b) sistema coordinato: la decisione globale può comprendere più decisioni singole legalmente vincolanti emesse dall'autorità competente e da altre autorità interessate. L'autorità competente stabilisce, caso per caso, un termine ragionevole entro il quale devono essere emesse le singole decisioni. L'autorità competente può adottare una decisione singola per conto di un'altra autorità interessata, se la decisione di quest'ultima non viene emessa entro il termine stabilito e se il ritardo non può essere giustificato adeguatamente. L'autorità competente può invalidare una decisione singola di un'altra autorità nazionale se ritiene che tale decisione non sia sufficientemente suffragata da elementi

probatori presentati dall'autorità interessata. L'autorità competente assicura che siano rispettati i requisiti pertinenti ai sensi della legislazione internazionale e dell'Unione e deve debitamente motivare la propria decisione.

3. Se un progetto di interesse comune richiede che le decisioni vengano adottate in due o più Stati membri, le rispettive autorità competenti prendono tutte le iniziative necessarie per una cooperazione e coordinazione efficienti ed efficaci tra loro, ivi compresi il rispetto della convenzione di Espoo e delle disposizioni di cui all'articolo 11, paragrafo 3. Gli Stati membri si adoperano per disporre procedure comuni, in particolare rispetto alla valutazione degli impatti ambientali.
4. Gli Stati membri si impegnano ad assicurare che i ricorsi che mettono in discussione la legalità sostanziale o procedurale di una decisione globale siano trattati nella maniera più efficace possibile.

#### *Articolo 10*

#### ***Trasparenza e partecipazione del pubblico***

1. Al fine di aumentare la trasparenza per tutte le parti interessate, l'autorità competente, entro nove mesi dell'entrata in vigore del presente regolamento, pubblica un manuale delle procedure per il processo di rilascio delle autorizzazioni applicabili ai progetti di interesse comune. Il manuale viene aggiornato in funzione delle esigenze e messo a disposizione del pubblico. Il manuale comprende almeno le informazioni specificate al punto 1 dell'allegato VI.
2. Fatti salvi i requisiti delle convenzioni di Aarhus ed Espoo e la legislazione dell'Unione applicabile, tutte le parti coinvolte nel processo di rilascio delle autorizzazioni si attengono ai principi per la partecipazione pubblica stabiliti al punto 2 dell'allegato VI.
3. Il promotore del progetto, entro tre mesi dall'inizio del processo di rilascio dell'autorizzazione ai sensi del paragrafo 1, lettera a), dell'articolo 11, elabora e presenta un concetto di partecipazione del pubblico all'autorità competente. L'autorità competente richiede delle modifiche o approva il concetto di partecipazione del pubblico entro un mese. L'idea deve comprendere almeno le informazioni specificate al punto 3 dell'allegato VI.
4. Il promotore del progetto o, qualora stabilito dalla legislazione nazionale, l'autorità competente svolge almeno una consultazione pubblica prima della presentazione del fascicolo di domanda all'autorità competente, ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera a). La consultazione pubblica informa le parti interessate indicate al punto 2, lettera a), dell'allegato VI in merito al progetto nella fase iniziale e individua i siti e le vie più adatti e le questioni rilevanti da trattare nel fascicolo di domanda. Le modalità minime di questa consultazione pubblica sono specificate al punto 4 dell'allegato VI. Una relazione che sintetizza i risultati delle attività relative alla partecipazione del pubblico prima della presentazione del fascicolo di domanda viene stilata dal promotore del progetto e presentata insieme al fascicolo di domanda all'autorità competente, che prende in debita considerazione questi risultati al momento di adottare la decisione globale.

5. Per i progetti che interessano due o più Stati membri, le consultazioni pubbliche a norma del paragrafo 4 condotte in ciascuno degli Stati membri interessati vengono svolte entro al massimo due mesi dalla data di inizio della prima consultazione pubblica in uno di questi Stati membri.
6. Per i progetti che potrebbero avere impatti transfrontalieri negativi rilevanti in uno o più Stati membri confinanti, qualora siano applicabili l'articolo 7 della direttiva 85/337CEE e la convenzione di Espoo, le informazioni pertinenti vengono messe a disposizione dell'autorità competente dello o degli Stati membri confinanti. L'autorità competente dello o degli Stati membri confinanti dichiara se desidera partecipare alle procedure della consultazione pubblica in questione.
7. Il promotore del progetto, o, qualora disposto dalla legislazione nazionale, l'autorità competente, crea e aggiorna regolarmente un sito Internet relativo al progetto per pubblicare le informazioni importanti sul progetto; il sito conterrà dei link al sito Internet della Commissione e soddisferà le prescrizioni di cui al punto 5 dell'allegato VI. Si tutela la riservatezza dei dati sensibili a livello commerciale.

I promotori di progetto, inoltre, pubblicano le informazioni importanti attraverso altri mezzi di informazione adeguati cui il pubblico ha libero accesso.

#### *Articolo 11*

##### ***Durata e attuazione del processo di rilascio delle autorizzazioni***

1. Il processo di rilascio delle autorizzazioni prevede due fasi e non supera una durata di tre anni:
  - (a) la procedura che precede la domanda, che copre il periodo compreso tra l'inizio del processo di rilascio delle autorizzazioni e l'accettazione del fascicolo di domanda presentato dall'autorità competente, non può durare più di due anni.

Allo scopo di stabilire l'inizio del processo di rilascio delle autorizzazioni, il o i promotori del progetto notificano per iscritto il progetto all'autorità competente dello o degli Stati membri interessati, trasmettendo anche una descrizione ragionevolmente dettagliata del progetto. Entro al massimo due settimane dalla ricezione della notifica, l'autorità competente accetta o, se ritiene che il progetto non sia abbastanza maturo per avviare il processo di rilascio delle autorizzazioni, rifiuta in forma scritta la notifica. In caso di rifiuto l'autorità competente motiva la propria decisione. La data della firma dell'accettazione della notifica da parte dell'autorità competente segna l'inizio del processo di rilascio delle autorizzazioni. Qualora siano coinvolti due o più Stati membri, l'accettazione della notifica da parte dell'ultima autorità competente interessata viene considerata come la data di inizio del processo di rilascio delle autorizzazioni.

- (b) La procedura legale di rilascio delle autorizzazioni, che copre il periodo a decorrere dall'accettazione del fascicolo di domanda presentato fino all'adozione di una decisione globale da parte dell'autorità competente, non supera un anno. Gli Stati membri possono stabilire una data anteriore per il termine, se lo ritengono opportuno.

2. Entro un mese dall'inizio del processo di rilascio delle autorizzazioni, ai sensi del paragrafo 1, lettera a), l'autorità competente individua, in stretta collaborazione con le altre autorità interessate, l'ambito di applicazione del materiale e il livello di dettaglio delle informazioni che devono essere presentate dal promotore del progetto, nell'ambito del fascicolo di domanda, per richiedere la decisione globale. La lista di controllo di cui al punto 1, lettera e), dell'allegato VI funge da base per questa individuazione. A tale scopo è opportuno organizzare almeno una riunione tra l'autorità competente e il promotore del progetto e, se ritenuto opportuno dall'autorità competente, altre autorità e parti interessate. Una descrizione dettagliata della domanda, comprensiva dei risultati di tale riunione, viene trasmessa al promotore del progetto e resa disponibile al pubblico non più di un mese dopo la riunione.
3. Entro tre mesi dall'inizio del processo di rilascio dell'autorizzazione, ai sensi del paragrafo 1, lettera a), l'autorità competente elabora, in stretta cooperazione con il promotore del progetto e altre autorità interessate e prendendo in considerazione i risultati delle attività svolte ai sensi del paragrafo 2, un programma dettagliato per il processo di rilascio dell'autorizzazione, individuando almeno quanto segue:
  - (a) le decisioni e i pareri da ottenere;
  - (b) le autorità, le parti interessate e il pubblico che è probabile siano coinvolti;
  - (c) le singole fasi della procedura e la loro durata;
  - (d) le tappe principali e le rispettive scadenze in vista della decisione globale da adottare;
  - (e) le risorse pianificate dalle autorità e le possibili esigenze di risorse aggiuntive.

Per i progetti transfrontalieri che coinvolgono due o più Stati membri, le autorità competenti degli Stati membri interessati adattano i loro calendari ed elaborano un programma comune.

4. Il promotore del progetto verifica la completezza e la qualità adeguata del fascicolo di domanda e richiede il parere dell'autorità competente al riguardo il più presto possibile, durante la procedura pre-domanda. Il promotore del progetto collabora con l'autorità competente per rispettare i termini e il calendario dettagliato, secondo quanto definito al paragrafo 3.
5. Entro un mese dalla ricezione del fascicolo di domanda, l'autorità competente presenta, se necessario, ulteriori richieste relative a informazioni mancanti che devono essere presentate dal promotore del progetto e possono riguardare unicamente temi individuati nella descrizione dettagliata della domanda. Entro un mese dalla ricezione del fascicolo di domanda completo, l'autorità competente accetta la domanda in forma scritta. Successivamente, è possibile presentare richieste di ulteriori informazioni soltanto se giustificate da nuove circostanze e debitamente motivate dall'autorità competente.
6. In caso di scadenza del termine per la decisione globale, l'autorità competente presenta al gruppo interessato le misure adottate o da adottare per concludere il processo di rilascio dell'autorizzazione entro il più breve tempo possibile. Il gruppo

può invitare l'autorità competente a riferire regolarmente in merito ai progressi realizzati a questo riguardo.

7. Le scadenze stabilite nelle disposizioni di cui sopra non pregiudicano gli obblighi derivanti dalla legislazione internazionale e dell'Unione.

## **CAPITOLO IV – Trattamento normativo**

### *Articolo 12*

#### *Analisi dei costi-benefici a livello di sistema energetico*

1. Entro un mese dell'entrata in vigore del presente regolamento, la REGST per l'elettricità e la REGST per il gas presentano all'Agenzia e alla Commissione la rispettiva metodologia, anche per quanto riguarda la modellizzazione della rete e del mercato, per un'analisi armonizzata dei costi-benefici dell'energia a livello di Unione per i progetti d'interesse comune che rientrano nelle categorie di cui all'allegato II, punti 1, lettere da a) a d), e 2. La metodologia è elaborata in conformità con i principi stabiliti nell'allegato V.
2. Entro tre mesi dalla data di ricezione della metodologia, l'Agenzia, dopo aver consultato formalmente le organizzazioni che rappresentano tutte le parti interessate, fornisce il suo parere alla Commissione in merito alla metodologia.
3. Entro tre mesi dalla ricezione del parere dell'Agenzia, la Commissione esprime un parere sulla metodologia.
4. Entro tre mesi dalla data di ricezione del parere della Commissione, la REGST per l'elettricità e la REGST per il gas adattano di conseguenza la loro metodologia e la presentano alla Commissione per approvazione.
5. Entro due settimane dall'approvazione da parte della Commissione, la REGST per l'elettricità e la REGST per il gas pubblicano la metodologia sui rispettivi siti Internet. Su richiesta trasmettono alla Commissione e all'Agenzia le serie di dati inseriti corrispondenti, come definito nel punto 1 dell'allegato V, e altri dati rilevanti sulle reti, sui flussi di carico e sul mercato in una forma sufficientemente precisa ai sensi delle legislazioni nazionali e degli accordi di riservatezza pertinenti. I dati sono validi alla data della richiesta. La Commissione e l'Agenzia garantiscono il trattamento riservato dei dati ricevuti da parte loro e da chiunque svolga un lavoro di analisi per loro conto sulla base di tali dati.
6. La metodologia viene aggiornata e migliorata periodicamente seguendo la procedura stabilita nei paragrafi da 1 a 5. L'Agenzia, dopo aver consultato formalmente le organizzazioni che rappresentano tutte le parti interessate e la Commissione, può chiedere tali aggiornamenti e miglioramenti con debite motivazione e scadenze.
7. La metodologia viene applicata all'analisi dei costi-benefici effettuata nell'ambito di tutti i piani decennali di sviluppo della rete per l'elettricità o il gas successivamente

sviluppati dalla REGST per l'elettricità o il gas ai sensi dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 714/2009 e del regolamento (CE) n. 715/2009.

8. Entro il 31 dicembre 2016 la REGTS per l'elettricità e la REGST per il gas trasmettono congiuntamente alla Commissione e all'Agenzia un modello comune di mercato e di rete dell'elettricità e del gas, riguardante la trasmissione e lo stoccaggio dell'elettricità e del gas e riguardante i corridoi e le aree prioritarie indicate nell'allegato I, elaborato in conformità con i principi stabiliti nell'allegato V. In seguito all'approvazione di tale modello da parte della Commissione, secondo la procedura stabilita nei paragrafi da 2 a 4, il modello viene incluso nella metodologia.

### *Articolo 13*

#### ***Realizzazione di investimenti con impatti transfrontalieri***

1. I costi di investimento relativi a un progetto di interesse comune che rientra nelle categorie di cui al punto 1, lettere da a) a d), e al punto 2 dell'allegato II, sono sostenuti dal o dai gestori del sistema di trasmissione dello o degli Stati membri su cui il progetto esercita un impatto positivo netto e vengono pagati dagli utenti di rete tramite tariffe per l'accesso alla rete.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano ai progetti di interesse comune che hanno ottenuto un'esenzione ai sensi dell'articolo 36 della direttiva 2009/73/CE o dell'articolo 17 del regolamento (CE) 714/2009.

2. Le autorità nazionali di regolamentazione tengono conto dei costi effettivi sostenuti da un gestore di sistemi di trasmissione o da un altro promotore di progetto a seguito degli investimenti e della ripartizione transfrontaliera dei costi corrispondenti di cui al paragrafo 3 al momento dello stabilimento o dell'approvazione delle tariffe in conformità con l'articolo 37, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2009/72/CE e con l'articolo 41, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2009/73/CE, nella misura in cui questi costi corrispondono a quelli di un gestore efficiente dotato di una struttura paragonabile.
3. Fatti salvi gli investimenti in progetti di interesse comune realizzati tramite mutuo accordo tra i gestori di sistemi di trasmissione interessati, le autorità nazionali di regolamentazione approvano congiuntamente gli investimenti e decidono in merito alla ripartizione transfrontaliera dei costi corrispondenti per i progetti di interesse comune o insiemi di progetti di interesse comune, nonché all'eventuale inclusione dei costi di investimento nelle tariffe di trasmissione.
4. Il o promotori di un progetto di interesse comune che rientra nelle categorie di cui ai punti 1, lettere da a) a d), e 2 dell'allegato II, tiene tutte le autorità nazionali di regolamentazione interessate regolarmente informate del progresso di quel progetto e dell'individuazione dei costi e degli impatti ad esso associati. Non appena un progetto di interesse comune, selezionato ai sensi dell'articolo 3 e rientrante nelle categorie di cui all'allegato II, ai punti 1, lettere da a) a d), e 2, raggiunge un grado di maturità sufficiente, il promotore del progetto presenta, alle autorità nazionali di regolamentazione competenti, una richiesta di investimento, contenente una ripartizione transfrontaliera dei costi, accompagnata da:

- (a) un'analisi dei costi-benefici sulla base della metodologia elaborata ai sensi dell'Articolo 12; e
- (b) un piano aziendale di valutazione della sostenibilità finanziaria del progetto, compresa la soluzione di finanziamento scelta e, per i progetti di interesse comune che rientrano nella categoria di cui al punto 2 dell'allegato I, i risultati della verifica di mercato.

Se un progetto è promosso da diversi operatori o investitori, questi presentano la loro richiesta insieme.

Per i progetti contenuti nel primo elenco dei progetti di interesse comune a livello di Unione i promotori del progetto presentano la loro richiesta entro il 30 settembre 2013.

Una copia di ogni richiesta di investimento viene trasmessa per informazione immediatamente dalle autorità nazionali di regolamentazione all'Agenzia. .

Le autorità nazionali di regolamentazione e l'Agenzia mantengono la riservatezza delle informazioni sensibili a livello commerciale.

5. Entro sei mesi dalla data in cui l'ultima richiesta è pervenuta all'ultima delle autorità nazionali di regolamentazione interessate, le autorità nazionali di regolamentazione, dopo aver consultato il o i promotori del progetto interessati, adottano una decisione congiunta sulla ripartizione dei costi di investimento che ogni gestore di sistemi di trasmissione deve sostenere per tale progetto, nonché sulla loro inclusione nelle tariffe di rete. Le autorità nazionali di regolamentazione possono decidere di allocare soltanto parte dei costi o di ripartire i costi tra più progetti di interesse comune appartenenti ad un "pacchetto".

Nella decisione di ripartizione dei costi su scala transfrontaliera, è necessario prendere in considerazione i costi e i benefici economici, sociali e ambientali del o dei progetti negli Stati membri interessati e la possibile necessità di un sostegno finanziario.

La decisione viene notificata tempestivamente dalle autorità nazionali di regolamentazione all'Agenzia, insieme a tutte le informazioni pertinenti relative alla decisione. In particolare, le informazioni contengono i motivi dettagliati in base a cui i costi sono stati ripartiti fra gli Stati membri, come ad esempio:

- (a) una valutazione degli effetti individuati, compreso in merito alle tariffe di rete, su ciascuno degli Stati membri interessati;
- (b) una valutazione del piano aziendale di cui al paragrafo 4, lettera b);
- (c) esternalità positive regionali o a livello di Unione generate dal progetto;
- (d) il risultato della consultazione del o dei promotori del progetto interessato/i.

La decisione di ripartizione viene pubblicata.



6. Qualora le autorità nazionali di regolamentazione interessate non abbiano raggiunto un accordo sulla richiesta di investimento entro sei mesi dalla data di ricezione della richiesta da parte dell'ultima delle autorità nazionali di regolamentazione interessate, esse ne informano immediatamente l'Agenzia.

In tal caso o su richiesta congiunta delle autorità nazionali di regolamentazione interessate, la decisione sulla richiesta di investimento comprensiva della ripartizione transfrontaliera dei costi di cui al paragrafo 4, nonché del modo in cui il costo degli investimenti si ripercuote sulle tariffe, viene adottata dall'Agenzia entro tre mesi della data del rinvio alla stessa.

Prima di adottare una decisione di questo tipo, l'agenzia consulta le autorità nazionali di regolamentazione interessate e il o i promotori del progetto. Il periodo di tre mesi indicato nel secondo comma può essere prorogato di un periodo supplementare di due mesi qualora l'Agenzia richieda ulteriori informazioni. Tale periodo supplementare inizia il giorno successivo alla ricezione delle informazioni complete.

La decisione di ripartizione viene pubblicata.

7. Una copia di tutte le decisioni, insieme a tutte le informazioni attinenti a ciascuna decisione, viene trasmessa immediatamente dall'Agenzia alla Commissione. Tali informazioni possono essere presentate in forma aggregata. La Commissione tutela la riservatezza dei dati sensibili a livello commerciale.
8. Questa ripartizione dei costi non influisce sul diritto dei gestori di sistemi di trasmissione di presentare domanda e delle autorità nazionali di regolamentazione di approvare le spese per l'accesso alle reti in conformità con l'articolo 32 della direttiva 2009/72/CE e della direttiva 2009/73/CE, con l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 714/2009 e con l'articolo 13 del regolamento (CE) n. 715/2009.

#### *Articolo 14* *Incentivi*

1. Qualora il promotore di un progetto affronti rischi più elevati per lo sviluppo, l'esecuzione, il funzionamento o la manutenzione di un progetto di interesse comune rientrante nelle categorie di cui ai punti 1 e 2 dell'allegato II, ad eccezione dei progetti di stoccaggio dell'elettricità mediante pompaggio, rispetto ai rischi connessi di norma a un progetto infrastrutturale e qualora tali rischi non siano coperti da una deroga a norma dell'articolo 36 della direttiva 2009/73/CE o dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 714/2009, le autorità nazionali di regolamentazione assicurano che vengano concessi incentivi adeguati a tale progetto, in applicazione dell'articolo 37, paragrafo 8, della direttiva 2009/72/CE, dell'articolo 41, paragrafo 8, della direttiva 2009/73/CE, dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 714/2009 e dell'articolo 13 del regolamento (CE) n. 715/2009.
2. Le autorità nazionali di regolamentazione decidono di concedere tali incentivi tenendo conto dei risultati dell'analisi dei costi-benefici in base alla metodologia elaborata ai sensi dell'articolo 12 e, in particolare, delle esternalità positive regionali o a livello di Unione generate dal progetto. Le autorità nazionali di regolamentazione analizzano più approfonditamente i rischi specifici sostenuti dal o dai promotori del

progetto, le misure di attenuazione dei rischi adottate e la giustificazione di questo profilo di rischio in considerazione dell'impatto positivo netto del progetto rispetto a un'alternativa meno rischiosa. I rischi ammissibili comprendono in particolare i rischi relativi alle nuove tecnologie di trasmissione, sia onshore che offshore, i rischi relativi al recupero parziale dei costi e i rischi dello sviluppo.

3. L'incentivo concesso dalla decisione tiene conto della natura specifica del rischio corso e riguarda:
  - (a) le norme per investimenti a fronte della previsione di necessità future (*anticipatory investment*);
  - (b) le norme per il riconoscimento dei costi sostenuti efficientemente prima della messa in servizio del progetto;
  - (c) le norme per ottenere una remunerazione aggiuntiva del capitale investito per il progetto o
  - (d) qualunque altra misura ritenuta necessaria e adeguata.
4. Entro il 31 dicembre 2013 l'Agenzia pubblica alcuni orientamenti in conformità con l'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 713/2009:
  - (a) in merito agli incentivi di cui al paragrafo 1, sulla base di una valutazione comparativa delle migliori prassi da parte delle autorità nazionali di regolamentazione;
  - (b) riguardo a una metodologia comune per valutare i maggiori rischi connessi agli investimenti nei progetti di trasmissione dell'elettricità e del gas.
5. Entro il 31 luglio 2013 ogni autorità nazionale di regolamentazione pubblica la propria metodologia e i criteri utilizzati per valutare gli investimenti in progetti di trasmissione di elettricità e gas e i rischi più elevati affrontati.
6. La Commissione può pubblicare orientamenti relativi agli incentivi stabiliti in questo articolo in conformità con l'articolo 18, paragrafi da 1 a 3, del regolamento (CE) n. 714/2009 e con l'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 715/2009.

## **CAPITOLO V – Finanziamento**

### *Articolo 15*

#### *Ammissibilità dei progetti all'assistenza finanziaria dell'Unione*

1. I progetti di interesse comune che rientrano nelle categorie di cui ai punti 1, 2 e 4 dell'allegato II sono ammissibili al sostegno finanziario dell'Unione sotto forma di sovvenzioni per studi e strumenti finanziari in conformità con le disposizioni del [regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un meccanismo per collegare l'Europa].

2. I progetti di interesse comune che rientrano nelle categorie di cui al punto 1, lettere da a) a d), e al punto 2) dell'allegato II, ad eccezione dei progetti di stoccaggio dell'elettricità mediante pompaggio sono ammissibili anche per il sostegno finanziario dell'Unione sotto forma di sovvenzioni per lavori in conformità con le disposizioni del [regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un meccanismo per collegare l'Europa], purché siano realizzati in base alla procedura di cui al paragrafo 6, lettera b), dell'articolo 5, o se soddisfano i seguenti criteri:
- (a) l'analisi dei costi-benefici specifici del progetto ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 4, lettera a), apporta elementi che comprovano l'esistenza di esternalità positive rilevanti, quali la sicurezza dell'approvvigionamento, la solidarietà o l'innovazione; e
  - (b) il progetto non è commercialmente sostenibile secondo il piano aziendale e altre valutazioni svolte, in particolare da parte di potenziali investitori o creditori. Nella valutazione della sostenibilità del progetto viene presa in considerazione la decisione sugli incentivi e sulla loro giustificazione, di cui all'articolo 14, paragrafo 3; e
  - (c) il progetto è stato oggetto di una decisione sulla ripartizione transfrontaliera dei costi ai sensi dell'articolo 13 o, per i progetti che hanno ottenuto una deroga ai sensi dell'articolo 36 della direttiva 2009/73/CE o dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 714/2009, di un parere espresso dalle autorità nazionali di regolamentazione competenti e dall'Agenzia in merito alla sostenibilità finanziaria del progetto.
3. I progetti di interesse comune che rientrano nelle categorie di cui all'allegato II, punto 1, lettera e), e 4, sono ammissibili anche al sostegno finanziario dell'Unione sotto forma di sovvenzioni per lavori in conformità con le disposizioni del [regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un meccanismo per collegare l'Europa], se i promotori del progetto interessati possono dimostrare chiaramente le esternalità positive notevoli generate dai progetti e la loro insufficiente sostenibilità commerciale.

## **CAPITOLO VI – Disposizioni finali**

### *Articolo 16*

#### ***Relazioni e valutazione***

Entro il 2017 la Commissione pubblica una relazione sull'attuazione dei progetti di interesse comune. Questa relazione fornisce una valutazione in merito a:

- (a) i progressi realizzati per lo sviluppo, l'esecuzione e la messa in servizio di progetti di interesse comune selezionati ai sensi dell'articolo 3 e, se opportuno, i ritardi nell'attuazione e altre difficoltà riscontrate;

- (b) i fondi impegnati ed erogati dall'Unione per progetti di interesse comune ai sensi delle disposizioni del [regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un meccanismo per collegare l'Europa] rispetto al valore totale dei progetti di interesse comune finanziati;
- (c) per quanto riguarda i settori dell'elettricità e del gas, l'evoluzione del livello di interconnessione tra gli Stati membri, l'evoluzione corrispondente dei prezzi dell'energia e il numero di disfunzioni sistemiche delle reti, le loro cause e il costo economico correlato;
- (d) per quanto riguarda il rilascio delle autorizzazioni e la partecipazione del pubblico:
  - la durata totale media e massima delle procedure di autorizzazione per i progetti di interesse comune, compresa la durata di ogni fase della procedura di autorizzazione, rispetto ai tempi previsti per gli aspetti principali iniziali di cui all'Articolo 11, paragrafo 3;
  - il livello di opposizione incontrato dai progetti di interesse comune (in particolare il numero delle obiezioni scritte durante il processo di consultazione pubblica, il numero delle azioni legali di ricorso);
- (e) per quanto riguarda il trattamento normativo:
  - il numero dei progetti di interesse comune oggetto di una decisione di ripartizione dei costi transfrontaliera ai sensi dell'Articolo 13;
  - il numero e il tipo di progetti di interesse comune che hanno ricevuto incentivi specifici ai sensi dell'Articolo 14.

#### *Articolo 17*

#### ***Informazione e pubblicità***

La Commissione istituisce una piattaforma per la trasparenza delle infrastrutture facilmente accessibile al grande pubblico. Questa piattaforma contiene le seguenti informazioni:

- (a) informazioni generali, regolarmente aggiornate, comprensive di informazioni geografiche, per ogni progetto di interesse comune;
- (b) il piano di attuazione per ogni progetto di interesse comune;
- (c) i risultati principali dell'analisi dei costi-benefici in base alla metodologia elaborata ai sensi dell'Articolo 12 per i progetti di interesse comune coinvolti, ad eccezione delle informazioni sensibili a livello commerciale.

*Articolo 18*  
***Disposizioni transitorie***

Il presente regolamento non influisce sulla concessione, sul proseguimento o sulla modifica dell'aiuto finanziario concesso dalla Commissione, in base ad inviti a presentare proposte indetti ai sensi del regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>31</sup>, ai progetti elencati negli allegati I e III della decisione 1364/2006/CE o in vista degli obiettivi, in base alle categorie di spesa pertinenti per le RTE-E, come indicato nel regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio<sup>32</sup>.

*Articolo 19*  
***Revoca***

La decisione 1364/2006/CE è abrogata a partire dal 1° gennaio 2014. Ai sensi del presente regolamento non sussiste alcun diritto per i progetti elencati negli allegati I e III della decisione 1364/2006/CE.

*Articolo 20*  
***Entrata in vigore***

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

Entra in vigore a partire dal 1° gennaio 2013.

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

Fatto a Bruxelles,

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

---

<sup>31</sup> GU L 162 del 22.6.2007, pag. 1.  
<sup>32</sup> GU L 210 del 31.7.2006, pag. 25.

## ALLEGATO I

### **CORRIDOI E AREE PRIORITARI DELL'INFRASTRUTTURA ENERGETICA**

Il presente regolamento si applica ai seguenti corridoi e aree transeuropei prioritari dell'infrastruttura energetica:

#### **1. CORRIDOI PRIORITARI DELL'ELETTRICITÀ**

- (1) *Rete offshore nei mari del Nord ("Northern Seas offshore grid, NSOG")*: rete elettrica offshore integrata nel Mar del Nord, nel Mare d'Irlanda, nella Manica, nel Mar Baltico e nelle acque confinanti per trasportare elettricità dalle fonti di energia rinnovabili offshore ai centri di consumo e stoccaggio e per aumentare lo scambio di elettricità transfrontaliero.

Stati membri interessati: Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Irlanda, Lussemburgo, Paesi Bassi, Regno Unito, Svezia.

- (2) *Interconnessioni di elettricità nord-sud nell'Europa occidentale ("NSI West Electricity")*: interconnessioni tra gli Stati membri della regione e con i paesi terzi mediterranei, in particolare per integrare l'elettricità proveniente da fonti di energia rinnovabili.

Stati membri interessati: Belgio, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna, Regno Unito.

- (3) *Interconnessioni di elettricità nord-sud nell'Europa centro-orientale e sud-orientale ("NSI East Electricity")*: interconnessioni e linee interne nelle direzioni nord-sud ed est-ovest per completare il mercato interno e integrare la produzione a partire da fonti di energia rinnovabili.

Stati membri interessati: Austria, Bulgaria, Cipro, Germania, Grecia, Italia, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Ungheria,.

- (4) *Piano di interconnessione del mercato energetico del Baltico nell'elettricità (Baltic Energy Market Interconnection Plan – "BEMIP elettricità")*: interconnessioni tra gli Stati membri nella regione del Baltico e consolidamento delle infrastrutture di rete interne di conseguenza, per porre fine all'isolamento degli Stati baltici e promuovere l'integrazione del mercato nella regione;

Stati membri interessati: Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia, Svezia.

#### **2. CORRIDOI PRIORITARI DEL GAS**

- (5) *Interconnessioni del gas nord-sud nell'Europa occidentale ("NSI West Gas")*: capacità di interconnessione dei flussi del gas nord-sud nell'Europa occidentale per diversificare ulteriormente le rotte di approvvigionamento e aumentare l'erogabilità del gas a breve termine.

Stati membri interessati: Belgio, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito, Spagna.

- (6) *Interconnessioni del gas nord-sud nell'Europa centro-orientale e sud-orientale ("NSI East Gas")*: collegamenti regionali del gas tra la regione del Mar Baltico, l'Adriatico e il Mar Egeo e il Mar Nero, in particolare per aumentare la diversificazione e la sicurezza dell'approvvigionamento di gas.

Stati membri interessati: Austria, Bulgaria, Cipro, Germania, Grecia, Italia, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Ungheria.

- (7) *Corridoio meridionale del gas (Southern Gas Corridor, "SGC")*: trasmissione del gas dal Bacino del Mar Caspio, dall'Asia Centrale, dal Medio Oriente e dal Bacino del Mediterraneo orientale all'Unione europea per aumentare la diversificazione dell'approvvigionamento di gas.

Stati membri interessati: Austria, Bulgaria, Cipro, Francia, Germania, Grecia, Italia, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Ungheria.

- (8) *Piano di interconnessione del mercato energetico del Baltico nel gas ("BEMIP gas")*: infrastruttura per porre termine all'isolamento dei tre Stati baltici e della Finlandia e alla loro dipendenza da un unico fornitore e per aumentare la diversificazione degli approvvigionamenti nella regione del Mar Baltico.

Stati membri interessati: Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia, Svezia.

### **3. CORRIDOIO PRIORITARIO DEL PETROLIO**

- (9) *Connessioni di approvvigionamento del petrolio nell'Europa centro-orientale ("Oil supply connections, OSC")*: interoperabilità della rete di oleodotti in Europa centro-orientale per aumentare la sicurezza dell'approvvigionamento e ridurre i rischi ambientali.

Stati membri interessati: Austria, Germania, Polonia, Repubblica ceca, Slovacchia, Ungheria.

### **4. AREE TEMATICHE PRIORITARIE**

- (10) *Sviluppo di reti intelligenti*: adozione delle tecnologie di rete intelligenti nell'intero territorio dell'Unione europea per integrare in maniera efficiente il comportamento e le azioni di tutti gli utenti collegati alla rete elettrica, in particolare la produzione di grandi quantità di elettricità a partire da fonti di energia rinnovabili o distribuite e la risposta alla domanda dei consumatori;

Stati membri interessati: tutti.

- (11) *Autostrade elettriche*: prime autostrade elettriche entro il 2020, in vista della costruzione di un sistema di autostrade elettriche in tutta l'Unione europea;

Stati membri interessati: tutti.

- (12) *Rete transfrontaliera per il trasporto di biossido di carbonio*: sviluppo di un'infrastruttura di trasporto del biossido di carbonio tra gli Stati membri e con i paesi terzi confinanti in vista della realizzazione della cattura e dello stoccaggio del biossido di carbonio.

Stati membri interessati: tutti.



## ALLEGATO II

### CATEGORIE DI INFRASTRUTTURE ENERGETICHE

Le categorie di infrastrutture energetiche da sviluppare al fine di attuare le priorità di infrastruttura energetica elencate nell'allegato I sono:

- (1) relativamente all'elettricità:
  - (a) linee di trasmissione aeree ad alta tensione, purché siano progettate per una tensione di 220 kV o più e cavi di trasmissione sotterranei o sottomarini, purché siano progettati per una tensione di 150 kV o più;
  - (b) per quanto riguarda in particolare le autostrade elettriche: qualunque attrezzatura fisica destinata a consentire il trasporto di elettricità a livello di alta e altissima tensione in vista del collegamento di grandi quantità di elettricità prodotta o stoccata in uno o più Stati membri o paesi terzi a un consumo di elettricità su vasta scala in uno o più Stati membri diversi;
  - (c) impianti di stoccaggio di elettricità utilizzati per immagazzinare elettricità in maniera permanente o temporanea in un'infrastruttura o in siti geologici in superficie o sotterranei, a condizione che siano collegati direttamente a linee di trasmissione ad alta tensione destinate a una tensione di 110kV o più;
  - (d) qualsiasi attrezzatura o installazione essenziale per i sistemi di cui alle lettere da (a) a (c) per operare in maniera sicura ed efficace, compresi i sistemi di protezione, monitoraggio e controllo a tutti i livelli di tensione;
  - (e) qualsiasi attrezzatura o installazione, a livello di trasmissione e distribuzione a media tensione, destinata alla comunicazione digitale bidirezionale, in tempo reale o quasi reale, al controllo e alla gestione interattivi e intelligenti della produzione, trasmissione, distribuzione e del consumo di elettricità all'interno di una rete elettrica in vista dello sviluppo di una rete che integri in maniera efficace il comportamento e le azioni di tutti gli utenti collegati ad essa (produttori, consumatori e produttori-consumatori) al fine di garantire un sistema elettrico efficiente dal lato economico e sostenibile con scarse perdite e un'elevata qualità e sicurezza dell'approvvigionamento e della protezione;
- (2) relativamente al gas:
  - (a) condotte di trasmissione per il trasporto del gas naturale e del biogas facenti parte di una rete costituita principalmente da condotte ad alta pressione, escluse le condotte ad alta pressione utilizzate per la distribuzione a monte o la distribuzione locale del gas naturale,
  - (b) impianti di stoccaggio sotterranei collegati alle suddette condotte di gas ad alta pressione,
  - (c) impianti di ricevimento, stoccaggio e rigassificazione o decompressione per il gas naturale liquefatto (GNL) o il gas naturale compresso (CNG);

- (d) qualsiasi apparecchiatura o installazione essenziale affinché il sistema funzioni in maniera sicura, protetta ed efficiente o per installare la capacità bidirezionale;
- (3) relativamente al petrolio:
- (a) oleodotti utilizzati per trasportare il petrolio grezzo;
  - (b) stazioni di pompaggio e impianti di stoccaggio necessari per il funzionamento degli oleodotti per petrolio grezzo;
  - (c) qualsiasi apparecchiatura o installazione essenziale affinché il sistema in questione funzioni in maniera corretta, sicura ed efficiente, compresi i sistemi di protezione, monitoraggio e controllo e i dispositivi di inversione dei flussi;
- (4) relativamente all'anidride carbonica:
- (a) condotte dedicate, diverse dalla rete di condotte a monte utilizzate per trasportare l'anidride carbonica antropogenica da più fonti, ad esempio installazioni industriali (comprese le centrali elettriche) che producono anidride carbonica attraverso la combustione o altre reazioni chimiche che comportano composti contenenti carbonio fossile o non fossile, ai fini dello stoccaggio geologico permanente dell'anidride carbonica ai sensi della direttiva 2009/31/CE;
  - (b) impianti per la liquefazione e lo stoccaggio intermedio dell'anidride carbonica in vista del suo ulteriore trasporto. Non comprendono l'infrastruttura all'interno di una formazione geologica usata per lo stoccaggio geologico permanente dell'anidride carbonica ai sensi della direttiva 2009/31/CE e gli impianti associati di superficie e di iniezione.
  - (c) qualsiasi apparecchiatura o installazione essenziale per il funzionamento corretto, sicuro ed efficiente del sistema in questione, compresi i sistemi di protezione, monitoraggio e controllo

## ALLEGATO III

### IDENTIFICAZIONE REGIONALE DI PROGETTI DI INTERESSE COMUNE

#### 1. NORME PER I GRUPPI REGIONALI

- (1) Per i progetti elettrici che rientrano nelle categorie di cui al punto 1 dell'allegato II, ogni gruppo è composto da rappresentanti degli Stati membri, autorità di regolamentazione nazionali, gestori dei sistemi di trasmissione alla luce del loro obbligo di cooperare a livello regionale conformemente all'articolo 6 della direttiva 2009/72/CE e all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 714/2009 e dai promotori di progetto interessati da ciascuna delle priorità rilevanti designate nell'allegato I, oltre che dalla Commissione, dall'Agenzia e dalla REGST per l'elettricità.

Per i progetti nel settore del gas che rientrano nelle categorie di cui al punto 2 dell'allegato II, ogni gruppo è composto da rappresentanti degli Stati membri, autorità di regolamentazione nazionali, gestori dei sistemi di trasmissione alla luce del loro obbligo di cooperare a livello regionale conformemente all'articolo 7 della direttiva 2009/73/CE e all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 715/2009 e dai promotori di progetto interessati da ciascuna delle priorità rilevanti designate nell'allegato I, oltre che dalla Commissione, dall'Agenzia e dalla REGST per il gas.

Per i progetti nel settore dei trasporti di petrolio e anidride carbonica che rientrano nelle categorie di cui all'allegato II, punti 3 e 4, ogni gruppo è composto da rappresentanti degli Stati membri e dai promotori del progetto interessati da ciascuna delle priorità rilevanti designate nell'allegato I e dalla Commissione.

- (2) Ogni gruppo organizza il proprio carico di lavoro in linea con le attività di cooperazione regionale conformemente all'articolo 6 della direttiva 2009/72/CE, all'articolo 7 della direttiva 2009/73/CE, all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 714/2009 e all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 715/2009 e ad altre strutture per la cooperazione regionale esistenti.
- (3) Ogni gruppo invita, per quanto necessario per l'attuazione della priorità rilevante designata nell'allegato I, rappresentanti degli amministratori nazionali, delle autorità di regolamentazione, i promotori del progetto e i gestori del sistema di trasmissione provenienti dai paesi candidati e candidati potenziali all'adesione all'UE, i paesi membri dello Spazio economico europeo e dell'Associazione europea di libero scambio, i rappresentanti delle istituzioni e degli organismi della Comunità dell'energia, i paesi interessati dalla politica europea di vicinato e i paesi con cui l'Unione ha stabilito una cooperazione specifica in materia di energia.
- (4) Ogni gruppo consulta le organizzazioni che rappresentano le parti interessate, inclusi i produttori, i gestori del sistema di distribuzione, i fornitori, i consumatori e, per i compiti di cui all'articolo 5, paragrafo 2., le organizzazioni per la tutela dell'ambiente. Il gruppo può organizzare udienze o consultazioni, qualora ciò sia rilevante per l'esecuzione dei propri compiti.

## **2. PROCESSO DI IDENTIFICAZIONE REGIONALE**

- (1) Ogni promotore di progetto presenta ai membri del rispettivo gruppo una domanda per la selezione del progetto come progetto di interesse comune, includendo una valutazione del o dei propri progetti riguardo al contributo all'attuazione delle priorità enunciate nell'allegato I, al soddisfacimento dei criteri pertinenti di cui all'articolo 6, nonché qualsiasi altra informazione pertinente per la valutazione del progetto.
- (2) Tutti i destinatari tutelano la riservatezza delle informazioni sensibili dal punto di vista commerciale.
- (3) I progetti proposti riguardanti i settori della trasmissione e dello stoccaggio dell'energia elettrica che rientrano nelle categorie di cui all'allegato II, punto 1, lettere da a) a d), devono essere parte integrante dell'ultimo piano decennale disponibile per lo sviluppo delle reti nel settore dell'energia elettrica, elaborato dalla REGST per l'elettricità conformemente all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 714/2009.
- (4) Per tutti gli elenchi dei progetti di interesse comune a livello di Unione adottati dopo il 1° agosto 2013, i progetti proposti riguardanti la trasmissione e lo stoccaggio del gas che rientrano nelle categorie di cui all'allegato II, punto 2, devono essere parte integrante dell'ultimo piano decennale di sviluppo delle reti del gas, sviluppato dalla REGST per il gas conformemente all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 715/2009.
- (5) I progetti proposti riguardanti il trasporto di anidride carbonica che rientrano nelle categorie di cui all'allegato II, punto 4, vengono presentati come parte di un piano, elaborato da più di due Stati membri, per lo sviluppo delle infrastrutture per lo stoccaggio e il trasporto di anidride carbonica a livello transfrontaliero, e vengono presentati alla Commissione da parte degli Stati membri o delle entità designate da tali Stati membri.
- (6) Durante la valutazione dei progetti proposti riguardanti elettricità e gas che rientrano nelle categorie di cui all'allegato II, punti 1, lettere da a) a d), e 2, ogni gruppo, fatte salve le disposizioni di cui al punto 4, tiene conto dell'analisi condotta, conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 12, paragrafo 7, per i progetti proposti in questione che rientrano nelle categorie di cui all'allegato II, punti 1, lettere da a) a d) e 2, dell'ultimo piano decennale di sviluppo delle reti per il gas e l'elettricità disponibile, elaborato dalle REGST per l'elettricità e il gas conformemente all'articolo 8 dei regolamenti (CE) n. 714/2009 e (CE) n. 715/2009

## ALLEGATO IV

### NORME E INDICATORI RELATIVI AI CRITERI PER I PROGETTI DI INTERESSE COMUNE

- (1) Un progetto con un notevole impatto transfrontaliero è un progetto sul territorio di uno Stato membro, che soddisfa le seguenti condizioni:
- (a) per la trasmissione di elettricità, il progetto modifica la capacità di trasferimento della rete al confine di tale Stato membro con uno o più altri Stati membri o su qualunque altra sezione trasversale rilevante dello stesso corridoio di trasmissione di almeno 500 MW rispetto alla situazione senza messa in servizio del progetto;
  - (b) per lo stoccaggio di elettricità, il progetto fornisce capacità di stoccaggio che consentono una produzione annuale netta di elettricità di almeno 500 gigawattora;
  - (c) per la trasmissione del gas, il progetto riguarda un investimento in capacità di flusso bidirezionale o modifica la possibilità di trasmissione del il gas attraverso la o le frontiere dello Stato membro interessato del 10% almeno rispetto alla situazione precedente alla messa in servizio del progetto;
  - (d) per lo stoccaggio del gas o del gas naturale liquefatto/compresso, il progetto mira a rifornire direttamente o indirettamente almeno due Stati membri o a soddisfare lo standard di infrastruttura (norma N-1) a livello regionale in conformità con l'articolo 6, paragrafo 3 del regolamento (UE) n. 994/2010;
  - (e) per le reti intelligenti, il progetto è destinato alle attrezzature e alle installazioni ad alta e media tensione progettate per una tensione di 10kV o più. Coinvolge gestori di sistemi di trasmissione e di distribuzione di almeno due Stati membri, che coprono almeno 100 000 utenti, che producono o consumano elettricità o fanno entrambe le cose in un'area di consumo di almeno 300 gigawattora/anno, di cui almeno il 20% proviene da risorse "non programmabili".
- (2) Per quanto riguarda i progetti che rientrano nelle categorie di cui all'allegato II, punto 1, lettere da a) a d), i criteri elencati nell'articolo 4 sono misurati nel seguente modo:
- (a) l'integrazione nel mercato, la concorrenza e la flessibilità del sistema vengono misurate in linea con l'analisi effettuata nell'ultimo piano decennale di sviluppo della rete nel settore dell'elettricità, in particolare:
    - calcolando, per i progetti transfrontalieri, l'impatto sulla capacità di trasferimento della rete in entrambe le direzioni di flusso, misurata in termini di quantità di energia (in megawatt) o, per progetti con un forte impatto transfrontaliero, l'effetto sulla capacità di trasferimento della rete alle frontiere tra gli Stati membri interessati, tra gli Stati membri pertinenti e i paesi terzi o all'interno degli Stati membri pertinenti, sul

bilanciamento tra domanda-offerta e sulle operazioni di rete negli Stati membri pertinenti;

- valutando l'impatto, per la zona di analisi definita al punto 10 dell'allegato V, in termini di costi di produzione e trasmissione dell'energia a livello di sistema e di evoluzione dei prezzi di mercato secondo diversi scenari di pianificazione, in particolare prendendo in considerazione le variazioni sull'ordine di merito.
- (b) La trasmissione dell'energia rinnovabile verso i principali centri di consumo e i siti di stoccaggio viene misurata in linea con l'analisi effettuata nell'ultimo piano decennale di sviluppo della rete nel settore dell'elettricità disponibile, in particolare:
- per la trasmissione di elettricità, confrontando la quantità di capacità di produzione a partire da fonti di energia rinnovabili (per tecnologia, in megawatt), collegata e trasmessa grazie al progetto, con la quantità di capacità di produzione totale pianificata a partire da questi tipi di fonti di energia rinnovabili nello Stato membro interessato nel 2020 secondo i piani d'azione nazionali per l'energia rinnovabile di cui all'articolo 4 della direttiva 2009/28/CE;
  - per lo stoccaggio di elettricità, confrontando la nuova capacità fornita dal progetto con la capacità totale esistente per la stessa tecnologia di stoccaggio nella zona di analisi di cui al punto 10 dell'allegato V.
- (c) L'interoperabilità e il funzionamento sicuro del sistema sono misurati in linea con l'analisi effettuata nell'ultimo piano decennale di sviluppo della rete nel settore dell'elettricità disponibile, valutando in particolare l'impatto del progetto sulla previsione di perdita di carico per la zona di analisi di cui al punto 10 dell'allegato V, in termini di adeguatezza della produzione e della trasmissione per una serie di periodi di carico caratteristici, tenendo conto dei cambiamenti attesi negli eventi climatici estremi e il loro effetto sulla resilienza dell'infrastruttura.

Nel calcolo di questi indicatori viene presa in considerazione la spesa totale per il progetto nel corso del suo ciclo di vita tecnico.

- (3) Per quanto riguarda i progetti che rientrano nelle categorie di cui all'allegato II, p punto 2, i criteri elencati nell'articolo 4 sono misurati nel seguente modo:
- (a) l'integrazione e l'interoperabilità del mercato sono misurate calcolando il valore aggiunto del progetto per l'integrazione delle aree di mercato e la convergenza dei prezzi, la flessibilità generale del sistema, compreso il livello di capacità offerto per l'inversione dei flussi in diverse situazioni.
  - (a) La concorrenza è misurata in base alla diversificazione, in particolare l'agevolazione dell'accesso alle fonti di approvvigionamento locali, prendendo successivamente in considerazione la diversificazione delle fonti, i partner e le vie di approvvigionamento e l'impatto della nuova capacità sull'indice HHI

calcolato a livello di capacità per la zona di analisi di cui al punto 10 dell'allegato V.

- (b) La sicurezza dell'approvvigionamento di gas è misurata calcolando il valore aggiunto del progetto per la resilienza a breve e a lungo termine del sistema e per migliorare la flessibilità restante del sistema per fare fronte alle interruzioni della fornitura in varie situazioni, nonché la capacità supplementare fornita dal progetto misurata in relazione allo standard dell'infrastruttura (norma N-1) a livello regionale, in conformità con l'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 994/2010.
  - (c) La sostenibilità è misurata considerando il contributo di un progetto alla riduzione delle emissioni, alla produzione di supporto di elettricità rinnovabile o al trasporto di gas ottenuto dall'elettricità e di biogas, tenendo conto dei cambiamenti previsti nelle condizioni climatiche.
- (4) Per quanto riguarda i progetti che rientrano nella categoria di cui all'allegato II, punto 1, lettera e), ogni funzione elencata nell'articolo 4 viene valutata in base ai seguenti criteri:
- (a) livello di sostenibilità: questo criterio è misurato valutando la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e l'impatto ambientale dell'infrastruttura della rete elettrica;
  - (b) capacità delle reti di trasmissione e di distribuzione di collegare e di trasportare l'elettricità da e agli utenti: questo criterio è misurato stimando la capacità installata delle risorse energetiche distribuite nelle reti di distribuzione, l'iniezione massima consentita dell'elettricità senza rischi di congestione nelle reti di trasmissione e l'energia non estratta dalle fonti rinnovabili a causa della congestione o di rischi per la sicurezza;
  - (c) connettività di rete e accesso a tutte le categorie di utenti della rete: questo criterio viene valutato esaminando i metodi adottati per calcolare gli oneri e le tariffe, oltre alla loro struttura, per i produttori, consumatori e produttori-consumatori e la flessibilità operativa fornita per il bilanciamento dinamico dell'elettricità nella rete;
  - (d) sicurezza e qualità dell'approvvigionamento: questo criterio viene valutato stimando il rapporto della capacità di produzione disponibile in maniera affidabile e picchi della domanda, la parte di elettricità prodotta a partire da fonti rinnovabili, la stabilità del sistema elettrico, la durata e la frequenza delle interruzioni per cliente, comprese le interruzioni dovute alle condizioni climatiche, e le prestazioni qualitative di tensione;
  - (e) efficienza e qualità del servizio nella fornitura di elettricità e nel funzionamento della rete: questo criterio viene stimato valutando il livello delle perdite nelle reti di trasmissione e di distribuzione, il rapporto tra la domanda di elettricità minima e massima nel corso di un periodo determinato, la partecipazione dal lato della domanda ai mercati dell'elettricità e alle misure di efficienza energetica, la percentuale di utilizzo (ovvero il carico medio) dei componenti della rete elettrica, la disponibilità dei componenti della rete (in

relazione alla manutenzione pianificata e non pianificata) e il relativo effetto sulle prestazioni di rete, e l'effettiva disponibilità della capacità di rete in relazione al suo valore standard;

- (f) contributo ai mercati transfrontalieri dell'elettricità tramite controllo dei flussi di carico per attenuare i flussi di ricircolo e aumentare le capacità di interconnessione: questo criterio viene stimato valutando il rapporto tra la capacità di interconnessione di uno Stato membro e la relativa domanda di elettricità, lo sfruttamento delle capacità di interconnessione e le entrate provenienti dalla gestione della congestione a livello delle interconnessioni.
- (5) Per quanto riguarda i progetti di trasporto del petrolio che rientrano nelle categorie di cui al punto 3 dell'allegato II, i criteri elencati nell'articolo 4 vengono misurati nel seguente modo:
- (a) la sicurezza dell'approvvigionamento di petrolio viene misurata valutando il valore aggiunto della nuova capacità offerta da un progetto per la resilienza del sistema a breve e a lungo termine e per la flessibilità rimanente per fare fronte alle interruzioni di approvvigionamento nell'ambito di vari scenari.
  - (b) L'interoperabilità è misurata valutando in che misura il progetto migliora il funzionamento della rete del petrolio, in particolare fornendo la possibilità d'inversione dei flussi.
  - (c) L'utilizzo efficiente e sostenibile delle risorse viene valutato stimando in che misura il progetto utilizza l'infrastruttura già esistente e contribuisce a ridurre al minimo l'onere e i rischi per l'ambiente e i cambiamenti climatici.



## **ALLEGATO V**

### **ANALISI DEI COSTI-BENEFICI A LIVELLO DI SISTEMA ENERGETICO**

La metodologia per un'analisi armonizzata dei costi-benefici a livello di sistema energetico per i progetti di interesse comune soddisfa i seguenti principi stabiliti nel presente allegato.

- (1) La metodologia si basa su una serie di dati di input comuni che rappresentano i sistemi dell'elettricità e del gas dell'Unione negli anni  $n+5$ ,  $n+10$ ,  $n+15$  e  $n+20$ , dove "n" è l'anno in cui l'analisi viene effettuata. Questa serie di dati comprende almeno:
  - (a) nel settore dell'elettricità: scenari relativi alla domanda, capacità di produzione per tipo di combustibile (biomassa, geotermale, idroelettrica, gas, nucleare, petrolio, combustibili solidi, energia eolica, solare fotovoltaico, solare concentrato, altre tecnologie rinnovabili) e rispettiva posizione geografica, prezzi dei combustibili (compresa biomassa, carbone, gas e petrolio), prezzi dell'anidride carbonica, composizione della rete di trasmissione e, se pertinente, di distribuzione e sua evoluzione, prendendo in considerazione tutti i nuovi progetti importanti in materia di produzione (compresa la capacità per la cattura dell'anidride carbonica), progetti di stoccaggio e trasmissione per i quali è stata adottata una decisione finale di investimento e che devono essere messi in servizio entro la fine dell'anno  $n+5$ ;
  - (b) nel settore del gas: scenari relativi alla domanda, importazioni, prezzi del combustibile (compresi carbone, gas e petrolio), prezzi dell'anidride carbonica, composizione della rete di trasmissione e sua evoluzione, prendendo in considerazione tutti i nuovi progetti per i quali è stata adottata una decisione finale di investimento e che devono essere messi in servizio entro la fine dell'anno  $n+5$ .
- (2) Questo insieme di dati riflette le legislazioni dell'Unione e quelle nazionali in vigore al momento dell'analisi. L'insieme di dati utilizzato rispettivamente per l'elettricità e il gas è compatibile, in particolare riguardo alle ipotesi relative ai prezzi e ai volumi in ciascun mercato. L'insieme di dati viene elaborato dopo aver consultato ufficialmente gli Stati membri e le organizzazioni che rappresentano tutte le parti interessate importanti. La Commissione e l'Agenzia garantiscono l'accesso ai dati commerciali di terzi qualora opportuno.
- (3) La metodologia fornisce orientamenti per lo sviluppo e l'uso della modellizzazione della rete e del mercato necessaria per l'analisi dei costi-benefici.
- (4) L'analisi dei costi-benefici si basa su una valutazione armonizzata dei costi e dei benefici per le diverse categorie di progetto analizzate e copre almeno il periodo indicato al punto 1.
- (5) L'analisi dei costi-benefici prende in considerazione almeno i seguenti costi: spesa in conto capitale, spese operative e per la manutenzione durante il ciclo di vita tecnico del progetto e costi per lo smantellamento e la gestione dei rifiuti, qualora pertinente. La metodologia fornisce orientamenti sui tassi di sconto da utilizzare per i calcoli.

- (6) Per la trasmissione e lo stoccaggio di elettricità, l'analisi dei costi-benefici prende in considerazione almeno gli impatti sugli indicatori definiti nell'allegato III. Conformemente ai metodi applicati per l'elaborazione dell'ultimo piano di sviluppo di rete decennale disponibile nel settore dell'elettricità, prende in considerazione inoltre, in particolare, gli impatti del progetto su:
- (a) concorrenza in termini di potere di mercato dei diversi operatori e convergenza dei prezzi tra diversi Stati membri;
  - (b) costi della produzione, trasmissione e distribuzione di elettricità, compresi i costi per il consumo proprio delle centrali e quelli relativi alle emissioni di gas a effetto serra e alle perdite legate alla trasmissione durante il ciclo di vita tecnico del progetto;
  - (c) costi futuri dei nuovi investimenti nella produzione e trasmissione durante il ciclo di vita tecnico del progetto;
  - (d) flessibilità operativa, compresa l'ottimizzazione dell'energia regolatrice e dei servizi accessori;
  - (e) resilienza del sistema, compresa la resilienza ai disastri e agli effetti del clima e sicurezza del sistema, in particolare per le infrastrutture critiche europee definite nella direttiva 2008/114/CE.
- (7) Per il gas, l'analisi dei costi-benefici prende in considerazione almeno i risultati della verifica di mercato, come le procedure "open season", gli effetti sugli indicatori definiti nell'allegato III e i seguenti impatti:
- (a) concorrenza in termini di potere di mercato dei diversi operatori e convergenza dei prezzi tra i diversi Stati membri;
  - (b) resilienza del sistema, compresa la resilienza ai disastri e ai cambiamenti climatici e sicurezza del sistema, in particolare per le infrastrutture critiche europee, definite nella direttiva 2008/114/CE;
  - (c) probabilità e quantità dell'energia non fornita e aumento della sicurezza e della qualità dell'approvvigionamento;
  - (d) contributo all'integrazione dei diversi settori del mercato del gas;
  - (e) flessibilità e congestione nella rete del gas.
- (8) Per le reti intelligenti, l'analisi dei costi-benefici prende in considerazione gli effetti sugli indicatori definiti nell'allegato III.
- (9) Il metodo dettagliato impiegato per prendere in considerazione gli indicatori di cui ai punti da 6 a 8 viene elaborato dopo aver consultato ufficialmente le organizzazioni che rappresentano tutte le parti interessate rilevanti.
- (10) La metodologia definisce un ambito di analisi per l'analisi dei costi-benefici di ogni singolo progetto e per l'analisi al livello regionale o di Unione. L'ambito per l'analisi di un singolo progetto riguarderà tutti gli Stati membri e i paesi terzi sul cui territorio

sarà sviluppato il progetto, tutti gli Stati membri direttamente vicini e tutti gli altri Stati membri che subiranno un impatto significativo dal progetto.

- (11) La metodologia definisce un'area per l'analisi costi-benefici, in base all'insieme dei dati iniziale pertinente, calcolando i risultati della funzione obiettivo quando ogni progetto viene realizzato o no. . L'analisi individua gli Stati membri su cui il progetto ha effetti positivi netti (beneficiari) e gli Stati membri su cui il progetto ha un effetto negativo netto (sostenitori dei costi). Ogni analisi costi-benefici comprende analisi della sensibilità relative all'insieme dei dati iniziali, alla data di messa in servizio dei diversi progetti nella stessa area di analisi e altri parametri pertinenti.
- (12) I gestori di sistemi di trasmissione e distribuzione scambiano le informazioni necessarie per l'elaborazione della metodologia, compresa la modellizzazione della rete e la del mercato. Qualunque gestore di sistemi di trasmissione o distribuzione che raccolga informazioni per conto di altri gestori di sistemi di trasmissione o distribuzione è tenuto a fornire ai gestori di sistemi di trasmissione e distribuzione partecipanti i risultati della raccolta dei dati. Per il mercato comune dell'elettricità e del gas e il modello di rete indicato al paragrafo 8 dell'Articolo 12, la serie di dati iniziali di cui al punto 1 copre gli anni  $n+10$ ,  $n+20$  e  $n+30$  e il modello consente una valutazione completa degli impatti economici, sociali e ambientali, ivi compresi in particolare i costi esterni come quelli correlati ai gas a effetto serra e alle emissioni tradizionali di sostanze inquinanti dell'aria o alla sicurezza dell'approvvigionamento.

## ALLEGATO VI

### **ORIENTAMENTI PER LA TRASPARENZA E LA PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO**

- (1) Il manuale delle procedure specifica almeno:
  - (a) la legislazione pertinente su cui si basano le decisioni e i pareri per i diversi tipi di progetti rilevanti di interesse comune, compresa la legislazione ambientale;
  - (b) le decisioni e i pareri pertinenti da raccogliere;
  - (c) i nomi e le informazioni di contatto dell'autorità competente, di altre autorità e delle principali parti interessate;
  - (d) il flusso di lavoro, che descrive ogni fase del processo, compreso un calendario indicativo;
  - (e) informazioni sull'ambito di applicazione, sulla struttura e sul livello di dettaglio dei documenti da presentare insieme alla domanda di decisioni, compresa una lista di controllo;
  - (f) le fasi e i mezzi di partecipazione del grande pubblico al processo.
  
- (2) Per aumentare la partecipazione del pubblico al processo di rilascio delle autorizzazioni è necessario applicare i seguenti principi:
  - (a) Le parti interessate, coinvolte in un progetto di interesse comune, comprese le autorità interessate, i proprietari terrieri e i cittadini che vivono nelle vicinanze del sito del progetto, il grande pubblico e le loro associazioni, organizzazioni o gruppi, vengono ampiamente informati e consultati in una fase preliminare e in maniera aperta e trasparente. Qualora opportuno, l'autorità competente sostiene attivamente le attività intraprese dal promotore del progetto.
  - (b) Le autorità competenti assicurano che le procedure di consultazione pubblica per i progetti di interesse comune siano concentrate, laddove possibile. Ogni consultazione pubblica riguarda tutti i temi relativi alla fase specifica della procedura e un tema relativo a una fase particolare della procedura sarà trattato in un'unica consultazione pubblica. I temi trattati da una consultazione pubblica sono indicati chiaramente nella notifica della consultazione pubblica.
  - (c) Le osservazioni e le obiezioni sono ammesse soltanto dall'inizio della consultazione pubblica fino alla scadenza del termine.
  
- (3) il concetto di "partecipazione" del pubblico comprende almeno informazioni su:
  - (a) parti interessate coinvolte e interpellate;
  - (b) misure previste;
  - (c) termine ultimo;

- (d) risorse umane destinate ai rispettivi compiti.
- (4) Nell'ambito della consultazione pubblica da svolgere prima della presentazione del fascicolo della domanda, le parti interessate devono quantomeno:
- (a) pubblicare un opuscolo informativo di al massimo 15 pagine, presentando in maniera chiara e concisa lo scopo e il calendario preliminare del progetto, almeno tre percorsi alternativi considerati, gli impatti previsti, anche di tipo transfrontaliero e delle possibili misure di attenuazione;
  - (b) informare tutte le parti interessate coinvolte nel progetto attraverso il sito Internet citato nell'articolo 10, paragrafo 7, e altri mezzi di informazione adeguati;
  - (c) invitare in forma scritta le parti interessate coinvolte a apposite riunioni in cui verranno trattate le questioni fonte di preoccupazione.
- (5) Il sito Internet del progetto mette a disposizione almeno le seguenti informazioni:
- (a) una sintesi non tecnica e regolarmente aggiornata di al massimo 50 pagine sullo stato di avanzamento del progetto che indichi chiaramente, in caso di aggiornamenti, le modifiche alle versioni precedenti;
  - (b) la pianificazione del progetto e della consultazione pubblica, con la chiara indicazione delle date e dei luoghi per le consultazioni e le udienze pubbliche;
  - (c) le informazioni di contatto per procurarsi l'insieme dei documenti relativi alla domanda;
  - (d) le informazioni di contatto da utilizzare per trasmettere osservazioni e obiezioni durante le consultazioni pubbliche;
  - (e) il manuale delle procedure ai sensi dell'Articolo 10, paragrafo 1.





EUROPEAN COMMISSION

Brussels, 19.10.2011  
COM(2011) 676 final

**COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN  
PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN COURT OF JUSTICE, THE  
COURT OF AUDITORS, THE EUROPEAN INVESTMENT BANK, THE  
EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND TO THE  
COMMITTEE OF THE REGIONS**

**A growth package for integrated European infrastructures**

(Text with EEA relevance)

**COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN  
PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN COURT OF JUSTICE, THE  
COURT OF AUDITORS, THE EUROPEAN INVESTMENT BANK, THE  
EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND TO THE  
COMMITTEE OF THE REGIONS**

**A growth package for integrated European infrastructures**

(Text with EEA relevance)

**1. INTRODUCTION AND SUMMARY**

In the past decade, infrastructure spending in Europe has been, on average, on a declining path. The economic and financial crisis has, however, brought renewed interest in the need for infrastructure investment. During the economic crisis, targeted investments in infrastructure renewal or construction have been an important part of stimulus and recovery plans at EU and Member State levels, as a way of supporting aggregate demand while ensuring a long term return from money spent. Most importantly, the crisis has shown that infrastructures are crucial for Europe's economic future.

A truly integrated Single Market, as the Monti Report indicated<sup>1</sup>, would not be possible without a seamless connection between all its component parts. Roads and other transport connections, electricity and gas grids, as well as broadband networks are vital for a functioning, integrated economic area and for its social and territorial cohesion. Yet, while regulatory integration advances within the EU and markets become more integrated, most recently in the energy sector with the adoption and entry into force of the third liberalisation package, cross-border physical interconnection is lagging. Missing links exist, notably in the newer Member States, creating dividing lines between the centre and peripheries of the European Union and hampering the further development of intra-community exchanges or the growth of new economic sectors, such as e-commerce.

New infrastructure needs also arise in connection with the implementation of the Europe 2020 Strategy. Fostering Europe's transformation into a knowledge-intensive, low-carbon and highly competitive economy requires adequate modern and flexible energy, transport and ICT infrastructure networks. The Commission has highlighted, among its priorities for growth<sup>2</sup>, the necessity to take forward the transport, energy and telecommunication infrastructures needed for a truly integrated single market. It also called on Member States, in the context of a reinforced economic governance, to continue playing their role, both regulatory and financial, in these crucial areas, despite the current economic crisis.

---

<sup>1</sup> "A new Strategy for the Single Market at the service of Europe's economy and society". Report by Mario Monti to the President of the European Commission, 9 May 2010, page 64-65

<sup>2</sup> Annual Growth Survey 2011, COM(2011)11



Overall investment needs for networks of European importance amount to about EUR 1 trillion for the period up to 2020 in the three sectors mentioned above<sup>3</sup>. How to meet this investment challenge is one of the big questions that the European Union has to face in the next decade. While the market, through appropriate investment and pricing mechanisms, is expected to play a major role in delivering the required infrastructures, without public intervention, some of the necessary investments would not take place or will be delayed far beyond 2020. This is why the Commission today is proposing an infrastructure package, composed of a new budgetary instrument, the Connecting Europe Facility, as well as revised guidelines for transport, energy and ICT.

## **2. COMMON CHALLENGES AND SECTORAL POLICY GUIDELINES**

In the three sectors of transport, energy and digital infrastructures, similar challenges and bottlenecks can be observed, requiring similar solutions. Even though the bulk of infrastructure investment can be delivered by Member States and markets (with regulatory measures), it is unlikely that the scope and speed of investment would allow the achievement of Europe 2020 objectives. EU level intervention, through grants and financial instruments, will focus on initiatives that eliminate or reduce market fragmentation, increase European security, have considerable growth enhancement potential and/or socio-economic benefits which cannot be captured or monetised at project level. It will also unlock short term employment in construction phases.

Internal synergies for management of the Facility are also significant: common agency use will help achieve economies of scale. A high level of co-ordination at programme level will allow to realise synergies between the sectoral works: energy, transport and broadband networks may share common facilities (manholes, ducts, access to premises) therefore it makes sense to encourage a coordinated deployment of passive network elements in co-operation with relevant national, regional and local authorities.

### **TRANSPORT**

Despite significant investment, the European Union does not currently have a network of interconnected cross-border transport infrastructure that is sufficiently interoperable and resource-efficient. As highlighted in the Communication on a "Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system"<sup>4</sup>, transport infrastructure is essential in order to guarantee the operation of the single market, and must promote competitiveness and sustainable growth. In addition to the lack of coordination between Member States in the areas of project management, planning and funding, the absence of a global framework for funding at European level that can target the most significant bottlenecks and cross-border missing links in the single market is a major obstacle that must be tackled in the next multi-annual financial framework.

The new TEN-T Guidelines will provide a policy framework where European infrastructure serves the establishment of the Single European transport area. The Guidelines also set out a regulatory framework with standards ensuring efficiency and interoperability. Furthermore,

---

<sup>3</sup> About EUR 500 billion in transport, EUR 200 billion in energy and EUR 270 billion for fast broadband infrastructures.

<sup>4</sup> COM(2011) 144

they create a more robust, more binding planning framework, composed of the Comprehensive and Core Networks, which will allow European efforts by Member States, EU institutions and stakeholders, to concentrate on fostering the emergence by 2030 and 2050 of a functional network of European infrastructure.

The comprehensive network constitutes the basic layer of the TEN-T. It consists of all existing and planned infrastructure meeting the requirements of the Guidelines. The comprehensive network is to be in place by 31 December 2050 at the latest.

The core network overlays the comprehensive network and consists of its strategically most important parts. It constitutes the backbone of the multi-modal mobility network Europe's citizens and businesses need. It concentrates on those components of TEN-T with the highest European added value: cross border missing links, key bottlenecks and multi-modal nodes. The core network is to be in place by 31 December 2030 at the latest and will be financed through the Connecting Europe Facility.

The TEN-T guidelines also aim at reinforcing implementation instruments around the concept of core network corridors, taking due account of the rail freight corridors<sup>5</sup>. These corridors will provide the framework instrument for the coordinated implementation of the core network. In terms of scope, the core network corridors will in principle cover three transport modes and cross at least three Member States. If possible, they should establish a connection with a maritime port. In terms of activities, the core network corridors will provide a platform for capacity management, investments, building and coordinating multi-modal transshipment facilities, and deploying interoperable traffic management systems.

## ENERGY

Major efforts are needed to modernise and expand Europe's energy infrastructure and to interconnect networks across borders to meet the Union's core energy policy objectives of competitiveness, sustainability and security of supply. The Commission's Communication on energy infrastructure priorities for 2020 and beyond<sup>6</sup>, adopted on 17 November 2010, therefore called for a new EU energy infrastructure policy to coordinate and optimise network development on a continental scale. It confirmed in particular the necessity to overhaul the existing Trans-European Networks for Energy (TEN-E) policy and financing framework. Such a new policy is crucial to ensure that solidarity between Member States will become operational, that the internal energy market is completed and isolated regions are linked to the European network, that alternative supply or transit routes and sources of energy will materialise and that renewables will develop and compete with traditional sources, as highlighted by the 4<sup>th</sup> of February 2011 European Council.

The new guidelines for trans-European energy infrastructures establish rules for the timely development and interoperability of trans-European energy networks.

More specifically, they aim at creating the best conditions for developing energy infrastructure projects that support the full integration of the internal energy market, including by ensuring that no Member State is isolated from the European network and contributes to

---

<sup>5</sup> Regulation (EU) No 913/2010 of 22 September 2010 of the European Parliament and of the Council concerning a European rail network for competitive freight, OJ L 276, 20.10.2010, p. 22.

<sup>6</sup> COM(2010)677

sustainable development and protection of the environment by enabling the Union to achieve its targets of a 20%<sup>7</sup> reduction of greenhouse gas emissions, 20% increase in energy efficiency and 20% share of renewable energy in final energy consumption by 2020, while ensuring security of supply and solidarity among Member States.

To this effect, the Guidelines identify, for the period up to 2020 and beyond, a limited number of trans-European priority corridors and areas covering electricity and gas networks as well as oil and carbon dioxide transport infrastructure, for which European action is most warranted. It then aims at implementing these priorities by:

- streamlining permit granting procedures to significantly reduce their duration for projects of common interest and increase public participation and acceptance for the implementation of such projects;
- facilitating the regulatory treatment of projects of common interest in electricity and gas by allocating costs across borders depending on the benefits provided and ensuring allowed returns are in line with risks incurred;
- ensuring implementation of projects of common interest by providing necessary market-based and direct EU financial support. In this latter regard, the proposal provides the basis for eligibility of projects for EU financial assistance under the Connecting Europe Facility.

## **DIGITAL INFRASTRUCTURES**

Investing in high speed connectivity and services provided by (or via) modern internet networks is investing in the future. Digital Infrastructures – both physical and service based – are key enablers for the smart growth that Europe must achieve in the coming ten years in order to ensure its ability to compete internationally and generate wealth for its citizens. Indeed, this initiative is anchored in the Europe 2020 Strategy for smart, sustainable and inclusive growth, which put digital infrastructures at the forefront as part of the flagship initiative "Digital Agenda for Europe". It underlined the need to ensure the roll-out and take-up of broadband for all, at increasing speeds, through both fixed and wireless technologies, and to facilitate investment in the new very fast open and competitive internet networks that will be the arteries of a future economy.

The purpose of the guidelines is to establish the objectives and priorities envisaged for broadband networks and digital service infrastructures in the field of telecommunications. The guidelines further identify projects of common interest for the deployment of broadband networks and digital service infrastructures (eg eHealth, eIdentity, eProcurement etc). These projects will help to address the issues identified as important blockages for the development of a Digital Single Market, including e.g. the lack of broadband investment in Europe compared to our main competitors which leaves growth potential and societal benefits untapped; the need to increase competitive pressure in the area of modern broadband networks and the need to develop adequate strategies to publicly support the rollout of broadband networks in areas where there is no business case. For the digital services, the blockages mainly concern the absence of technical interoperability making essential on-line public services stop at the border. There are no natural owners of European interoperable

---

<sup>7</sup> 30% if conditions are right.

service infrastructures and neither single Member States, nor private investors would ensure service deployment within interoperable frameworks. The EU added value is thus high.

The CEF for Digital infrastructures will support, with a mix of grants and innovative financial instruments, investments in networks capable of achieving the targets of the Digital Agenda for Europe flagship initiative of universal coverage at 30Mbps; or having at least 50% of households subscribing to speeds above 100Mbps. A balanced portfolio of 30 and 100 Mbps projects will be created and due account will be taken of Member States' investment needs which are indicatively assessed to be up to 270 billion €

For the digital service infrastructure, interoperable frameworks are financed through direct grant schemes and include e.g. trans-European high-speed backbone connections for public administrations, cross-border delivery of eGovernment services based on interoperable identification and authentication (enabling e-procurement and e-Justice as well as eHealth services); digital resources of European heritage; safety and security (safer internet and critical service infrastructures) and smart energy services.

These projects shall contribute to improving the competitiveness of the European economy including small and medium sized enterprises (SMEs), promote the interconnection and interoperability of national networks as well as access to such networks and support the development of a Digital Single Market. In order to be able to adapt to changing political priorities, technological developments or the situation in the relevant markets, it will be possible to identify new projects of common interest in the course of the implementation of these guidelines.

### **3. CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) –A COMMON INFRASTRUCTURE FUNDING INSTRUMENT**

Building on the experiences and lessons learned under the existing TEN policy framework, the Commission is now proposing a new "European infrastructure package" (EIP) based on the "Connecting Europe Facility" which will be the common financing instrument for trans-European networks, creates the framework within which the sector-specific policy guidelines presented above will apply. As some of the infrastructure projects of Union interest might need to pass through pre-accession, neighbourhood and other third countries, the CEF may support where appropriate projects of common interest in order to connect the trans-European networks with infrastructure networks of these countries.

The aim of the CEF is to streamline and facilitate EU support to infrastructures by optimising the portfolio of instruments available, standardising the operational rules for using them, and capitalise on possible synergies across the three sectors. This coordinated approach will not only ensure the largest possible EU added value, but will also simplify procedures and reduce collective costs.

To this end, the CEF proposal develops a common financing framework for all sectors, including co-ordinated annual work programmes, a common Committee, flexibility between sectoral budgets, increased performance indicators and conditionalities and the shared use of infrastructure specific financial instruments.

CEF funds will be centrally managed, either directly by Commission staff with the support, as needed, of an executive agency or through a partnership between the Commission and one or

more financial institutions. Solutions for the operational management of the various instruments under the CEF will be proposed within the appropriate legal framework, building on the experience gained with the TEN-T Executive Agency and the existing cooperation with the European Investment Bank.

The Facility will be coordinated with the other interventions coming from the EU budget such as "Horizon 2020" and the Cohesion and Structural Funds.

As regards the coordination with Horizon 2020, it will ensure complementarities while avoiding potential overlaps. The coordination between the CEF and Horizon 2020 will guarantee that the research and innovation chain leading to deployment in infrastructure is not interrupted. It is particularly critical at a time when significant technological advances in transport, energy and ICT will be needed to help the EU meet its ambitious Europe 2020 Strategy's objectives.

As regards the relation with the Cohesion and Structural Funds, the cohesion policy's Common Strategic Framework as well as Partnership Contracts with Member States will be closely coordinated with the policy frameworks in the transport, energy and ICT sectors. The respective sector-specific guidelines will rely on the Cohesion and Structural Funds to deliver the local and regional infrastructures and their linkages to the priority EU infrastructures, connecting all citizens throughout the EU.

The Connecting Europe Facility will have a budget of EUR 50 billion<sup>8</sup> for the period 2014-2020, of which EUR 10 billion are earmarked in the Cohesion Fund for transport infrastructure.. While the Facility will be a centrally managed instrument, the greatest possible priority will be given to respect the national allocation under the Cohesion Fund when allocating the EUR 10 billion. These EUR 10 billion will be reserved for Member states eligible for the Cohesion Fund, and co-financing rates from the EU budget will be set at the same level as the Cohesion Fund.

<b>CEF</b>	<b>EUR 40 billion</b>
• Energy	EUR 9.1 billion
• Transport	EUR 21.7 billion
• Telecommunications/Digital	EUR 9.2 billion
Amounts earmarked in Cohesion Fund for transport infrastructures	EUR 10 billion
<b>Total</b>	<b>EUR 50 billion</b>

#### 4. FINANCIAL INSTRUMENTS WITHIN THE CEF – MAXIMISING EU IMPACT

While EU governments spend on average 1% of GDP on infrastructure investments<sup>9</sup>, they have increasingly encouraged the private sector to finance infrastructure investment. This has

<sup>8</sup> All figures in constant 2011 prices

<sup>9</sup> Between ½ and 2%, see Alegre et al, EIB Papers Volume 13/1 (2008). The main bias affecting the estimate is the classification of the investment of commercially operating companies as private even if they are owned by the public sector.

been done either on a purely private sector basis through privatisation, through concessions or, more recently, using the public-private partnership (PPP) model as a basis.

However, the current flow of private finance is not sufficient to address the significant investment needs of infrastructure sectors. Moreover, private finance is not readily available at maturities and conditions which would reflect in an appropriate manner the economic life-cycle of commercially viable long-dated infrastructure projects. Therefore, equity and debt instruments are needed aiming to reduce specific barriers that prevent accessibility to equity and debt finance to projects of key Union interest, i.e. those under the Connecting Europe Facility.

The objective of the infrastructure instruments is to attract private sector financing to help Europe to unleash its potential in the moment of a crucial transformation and the shift towards a resource efficient and low carbon economy. These instruments play an increasingly important role towards reaching Union's strategic goals by ensuring that the financing necessary for the implementation of projects with potential to stimulate economic growth can be raised. Financial instruments have particular added value when EU policies require a high speed of implementation, but uncertainties for projects and financial markets are above average, as in the current economic environment. Furthermore, financial instruments create a multiplier effect for the EU budget by facilitating and attracting private financing for projects of EU interest and thus maximise the impact of the EU budget.

The toolbox of instruments should set the base for a long-term stable investment framework and act as a catalyst and stimulator. The Connecting Europe Facility seeks to fill this by two types of main instruments:

- Equity participations in equity funds which provide risk capital to actions contributing to projects of common interest;
- Loans and/or guarantees to projects of common interest facilitated by risk-sharing instruments, including enhancement mechanisms for long-term bank lending and for project bonds issued by project companies;

These instruments will target policy objectives across Europe 2020 priorities and will cover the three policy areas of transport, energy and digital infrastructures in order to avoid unnecessary multiplication of instruments of a similar nature or with similar target beneficiaries and project structures. The intervention logic envisaged is for the Commission to work closely with relevant international financial institutions such as the European Investment Bank.

However, the long-term planning, construction and operational time horizon of infrastructure projects also needs a long-term preparation to implement financial instruments. This is why, simultaneously to the Connecting Europe Facility proposal, the Commission is proposing to launch a pilot phase of the Europe 2020 Project Bond Initiative already under the current financial framework. A functioning project bond market, which at the moment hardly exists in Europe, can bring together infrastructure projects and long-term, risk averse investors such as pension funds and insurance companies. The pilot phase will pave the way for a fully fledged risk sharing instrument for loan and project bond financing of infrastructure projects once the Connecting Europe Facility enters into force.

## **5. A STEP CHANGE IN INFRASTRUCTURE FINANCING IN EUROPE**

The costs for Europe of not investing sufficiently in its future networks could be very high. The growing interdependence of European economies and the changing direction of trade flows are putting existing infrastructure systems under strain, while new business opportunities or citizens' needs demand modern, smart and flexible networks. The Europe 2020 goals, such as promoting the transition to a low-carbon resource efficient economy or shaping a digital economy cannot be realistically achieved unless their infrastructure implications are adequately addressed.

The EU has traditionally played an important role in stimulating Member States and markets to invest in infrastructure of European interest and with wide socio-economic benefits through its policy supporting the development of trans-European Networks. Today, the strategic importance of modernising and upgrading the stock of physical infrastructure in Europe and the scale of the investment challenge associated to it require a step change in the way the EU identify, support and implement cross-border infrastructure networks.

The proposal for an integrated multi-sectoral Connecting Europe Facility, complemented by specific guidelines for the transport, energy and telecommunication sectors, aims at setting up the right conditions to boost infrastructure development, leverage funding from private sources at a time in which public budgets are severely constrained, and help revitalise the interest of long term specialised investors for investing in Europe, thus contributing to growth and job creation. Together with the new approach to the use of innovative financing instruments and the launch of a pilot project on Europe project bonds, this package of proposals is designed to deliver the change of pace Europe requires to stand up to the infrastructure challenge.