

Bruxelles, 29 maggio 2019
(OR. en)

8577/19

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0228(COD)**

**CODEC 953
TRANS 286
FIN 301
CADREFIN 210
POLGEN 81
REGIO 87
ENER 241
TELECOM 189
COMPET 347
MI 378
ECO 51
IA 137
PE 206**

NOTA INFORMATIVA

Origine: Segretariato generale del Consiglio
Destinatario: Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto: Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i
regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014
- Risultati della prima lettura del Parlamento europeo
(Strasburgo, 15-18 aprile 2019)

I. INTRODUZIONE

I relatori Henna VIRKKUNEN (PPE, FI), Marian-Jean MARINESCU (PPE, RO) e Pavel TELIČKA (ALDE, CZ) hanno presentato, a nome della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia e della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione sulla proposta di regolamento. La relazione conteneva un emendamento (emendamento 108) alla proposta.

II. VOTAZIONE

Nella votazione del 17 aprile 2019, la plenaria ha adottato l'emendamento 108 alla proposta di regolamento.

La proposta della Commissione così modificata costituisce la posizione del Parlamento in prima lettura, contenuta nella risoluzione legislativa riportata in allegato¹.

Le parti del testo allegato che non sono evidenziate in grigio corrispondono sostanzialmente, ad eccezione di alcune lievi discrepanze, alla comprensione comune raggiunta il 7 marzo 2019 nell'ultimo trilogio nel corso dell'ottava legislatura (2014-2019). Tali discrepanze devono essere corrette prima che il Consiglio adotti la propria posizione, una volta raggiunto un accordo sull'intero testo.

¹ La versione della posizione del Parlamento contenuta nella risoluzione legislativa è stata contrassegnata in modo da indicare le modifiche apportate dagli emendamenti alla proposta della Commissione. Le aggiunte al testo della Commissione sono evidenziate in *neretto e corsivo*. Le soppressioni sono indicate dal simbolo "■".

Meccanismo per collegare l'Europa *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 17 aprile 2019 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 (COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2018)0438),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e gli articoli 172 e 194 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C8-0255/2018),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 19 settembre 2018¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del 10 ottobre 2018²,
 - vista la lettera del suo Presidente ai presidenti di commissione del 25 gennaio 2019 che illustra l'approccio del Parlamento ai programmi settoriali del quadro finanziario pluriennale (QFP) dopo il 2020,
 - vista la lettera del 1° aprile 2019 del Consiglio al Presidente del Parlamento europeo, che conferma l'intesa comune raggiunta tra i co-legislatori durante i negoziati,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - viste le deliberazioni congiunte della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia e della commissione per i trasporti e il turismo a norma dell'articolo 55 del regolamento,
 - visti la relazione della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia e della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per gli affari esteri, della commissione per i bilanci, della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e della commissione per lo sviluppo regionale (A8-0409/2018),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso³;

¹ GU C 440 del 6.12.2018, pag. 191.

² GU C 461 del 21.12.2018, pag. 173.

³ La presente posizione sostituisce gli emendamenti approvati il 12 dicembre 2018 (Testi approvati, P8_TA(2018)0517).

2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 17 aprile 2019 in vista dell'adozione del regolamento (UE) 2019/... del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014

(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 gli articoli 172 e 194,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria³,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di pervenire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e di stimolare la creazione di posti di lavoro **e di rispettare gli impegni di decarbonizzazione a lungo termine**, l'Unione necessita di infrastrutture moderne, **multimodali** e di elevata efficienza che contribuiscano all'interconnessione e all'integrazione propria e di tutte le sue regioni, **comprese le regioni remote, ultraperiferiche, insulari, periferiche, montane e scarsamente popolate**, nei settori dei trasporti, **del digitale** e dell'energia. Tali interconnessioni dovrebbero contribuire a migliorare la libera circolazione delle persone, dei beni, dei capitali e dei servizi. Le reti transeuropee dovrebbero favorire i collegamenti transfrontalieri, promuovere una maggiore coesione economica, sociale e territoriale e

¹ GU C 440 del 6.12.2018, pag. 191.

² GU C 461 del 21.12.2018, pag. 173.

³ Posizione del Parlamento europeo del 17 aprile 2019. Il testo evidenziato in grigio non è stato concordato nel quadro dei negoziati interistituzionali.

contribuire a un'economia sociale di mercato più competitiva *e sostenibile* e alla lotta al cambiamento climatico.

- (2) Il meccanismo per collegare l'Europa (il "programma") è finalizzato ad accelerare gli investimenti nel campo delle reti transeuropee e a stimolare gli investimenti sia pubblici che privati, aumentando nel contempo la certezza del diritto, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica. Il programma dovrebbe consentire di sfruttare appieno le sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale, rafforzando in tal modo l'efficacia dell'intervento dell'Unione e permettendo di ottimizzare i costi di realizzazione.
- (3) Il programma dovrebbe ***contribuire anche all'azione dell'UE contro i cambiamenti climatici***, promuovere progetti ambientalmente e socialmente sostenibili relativi ai cambiamenti climatici e, se del caso, azioni di attenuazione e di adattamento ai cambiamenti climatici. In particolare, è opportuno rafforzare il contributo del programma al raggiungimento degli scopi e degli obiettivi dell'accordo di Parigi, degli obiettivi proposti per il 2030 in materia di clima ed energia e dell'obiettivo a lungo termine della decarbonizzazione.
- (3 bis) Il programma dovrebbe garantire un elevato livello di trasparenza e la consultazione del pubblico nel rispetto della legislazione unionale e nazionale applicabile.***
- (4) Tenendo conto dell'importanza della lotta ai cambiamenti climatici, in linea con gli impegni assunti dall'Unione di attuare l'accordo di Parigi e di perseguire gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, il presente regolamento dovrebbe pertanto integrare l'azione per il clima e contribuire al conseguimento dell'obiettivo generale di dedicare il 25% della spesa di bilancio dell'UE al sostegno degli obiettivi in materia di clima¹. Le azioni intraprese nell'ambito del programma dovrebbero far sì che il 60% della dotazione finanziaria totale del programma sia dedicato agli obiettivi climatici sulla base, oltre che di altri fattori, dei seguenti marcatori di Rio: i) 100% per le spese relative all'infrastruttura ferroviaria, ***alle infrastrutture di ricarica***, ai carburanti alternativi ***e sostenibili***, ai trasporti urbani puliti, alla trasmissione di energia elettrica, allo stoccaggio di energia elettrica, alle reti intelligenti, al trasporto di CO₂ e all'energia rinnovabile; ii) 40% per le spese relative al trasporto multimodale e per vie navigabili interne e all'infrastruttura per il gas, a patto che favoriscano un maggiore impiego di biometano o idrogeno

¹ COM(2018)0321, pag. 13.

rinnovabile. Le azioni pertinenti saranno individuate nel corso della preparazione e dell'attuazione del programma e riesaminate nel contesto dei relativi processi di revisione e valutazione. Per impedire che l'infrastruttura risulti vulnerabile alle possibili ripercussioni a lungo termine dei cambiamenti climatici e per fare in modo che il costo delle emissioni di gas serra connesse al progetto sia incluso nella valutazione economica di quest'ultimo, i progetti finanziati dal programma dovrebbero essere sottoposti a verifica climatica, conformemente agli orientamenti che dovrebbero essere messi a punto dalla Commissione coerentemente con quelli elaborati per altri programmi dell'Unione, ove pertinente.

- (5) Al fine di ottemperare agli obblighi informativi di cui all'articolo 11, lettera c), della direttiva 2016/2284/UE concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE, per quanto riguarda il ricorso a fondi dell'Unione per sostenere le misure adottate al fine di rispettare gli obiettivi di tale direttiva, le spese relative alla riduzione delle emissioni o degli inquinanti atmosferici ai sensi della presente direttiva devono essere tracciabili.
- (6) Un obiettivo importante del presente programma consiste nel produrre maggiori sinergie *e complementarità* tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale. A questo scopo, il programma dovrebbe prevedere l'adozione di programmi di lavoro intersettoriali che potrebbero affrontare aree specifiche di intervento, per esempio per quanto riguarda la mobilità interconnessa e automatizzata o i carburanti alternativi *sostenibili*. *L'attivazione della comunicazione digitale potrebbe costituire parte integrante di un progetto di interesse comune nel settore dell'energia e dei trasporti*. Il programma dovrebbe inoltre prevedere, nell'ambito di ciascun settore, la possibilità di considerare ammissibili alcuni elementi *sinergici* appartenenti a un altro settore, qualora tale impostazione rendesse maggiormente vantaggioso l'investimento sotto l'aspetto socioeconomico. Le sinergie tra settori dovrebbero essere incentivate attraverso i criteri di attribuzione per la selezione delle azioni, *nonché in termini di maggiore cofinanziamento*.
- (7) Gli orientamenti per la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ (nel prosieguo denominati

¹ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

"orientamenti TEN-T") individuano l'infrastruttura della rete TEN-T, precisano i requisiti che devono essere posseduti da essa e stabiliscono le misure attuative. Tali orientamenti prevedono in particolare il completamento della rete centrale entro il 2030 attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture e l'adeguamento e il ripristino sostanziali di quelle esistenti *al fine di garantire la continuità della rete.*

- (7 bis) *Le azioni che contribuiscono allo sviluppo di progetti di interesse comune nel settore dei trasporti, finanziate a titolo del programma, dovrebbero basarsi sulla complementarità di tutte le modalità di trasporto per creare reti efficienti, interconnesse e multimodali, al fine di garantire la connettività in tutta l'Unione. Dovrebbero essere incluse le strade degli Stati membri per le quali il completamento della rete centrale richiede ancora importanti investimenti.***
- (8) Al fine di conseguire gli obiettivi fissati dagli orientamenti TEN-T, è necessario sostenere a titolo prioritario *i progetti TEN-T in corso come pure* i collegamenti transfrontalieri e quelli mancanti e garantire, ove applicabile, che le azioni sovvenzionate siano coerenti con i piani di lavoro per i corridoi istituiti a norma dell'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013 e con lo sviluppo generale della rete relativamente alle prestazioni e all'interoperabilità.
- (8 bis) *In particolare, la piena realizzazione dell'ERTMS sulla rete centrale entro il 2030, prevista nel regolamento (UE) n. 1315/2013, richiede un'intensificazione del sostegno a livello europeo nonché un incentivo alla partecipazione di investitori privati.***
- (8 ter) *Un requisito importante per assicurare il buon esito del completamento della rete centrale TEN-T e per garantire un'efficace intermodalità è rappresentato altresì dal collegamento degli aeroporti alla rete TEN-T. È quindi necessario dare priorità al collegamento degli aeroporti alla rete centrale TEN-T, laddove tale collegamento sia assente.***
- (8 quater) *Per l'attuazione delle azioni transfrontaliere è necessario un grado elevato di integrazione a livello di pianificazione e attuazione. Senza definire scale di priorità tra gli esempi seguenti, tale integrazione potrebbe essere dimostrata mediante un'unica società che realizzi il progetto, una struttura di governance comune, una joint venture, un quadro giuridico bilaterale, un atto di esecuzione a norma dell'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013 o qualsiasi altra forma di cooperazione. Occorre***

pertanto incoraggiare la creazione di strutture di gestione integrate, incluse le joint venture, anche attraverso un livello più elevato di cofinanziamento.

(8 quinquies) La razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete TEN-T, che è attualmente in fase di sviluppo, dovrebbe sostenere l'attuazione più efficiente dei progetti di interesse comune nel settore dei trasporti.

(9) Onde rispecchiare i crescenti flussi di trasporto e l'evoluzione della rete, è opportuno adeguare l'allineamento dei corridoi della rete centrale e delle relative sezioni individuate in via preliminare. Tali adeguamenti *dei corridoi della rete centrale non dovrebbero impedirne il completamento entro il 2030, dovrebbero migliorare la copertura dei corridoi sul territorio degli Stati membri e* dovrebbero essere proporzionati, per preservare la coerenza e l'efficienza dello sviluppo e del coordinamento dei corridoi, ragion per cui la lunghezza dei corridoi della rete centrale non dovrebbe aumentare di oltre il 15%. *A tempo debito, l'allineamento dei corridoi della rete centrale dovrebbe tenere conto dei risultati del riesame della realizzazione della rete centrale previsto all'articolo 54 del regolamento (UE) n. 1315/2013. Il riesame dovrebbe tener conto dei collegamenti ferroviari transfrontalieri regionali sulle TEN-T che sono stati abbandonati o eliminati come pure delle evoluzioni della rete globale e dell'impatto del recesso del Regno Unito dall'Unione europea.*

(10) È necessario promuovere investimenti *pubblici e privati* a favore di una mobilità intelligente, *interoperabile*, sostenibile, *multimodale*, inclusiva, *accessibile* e sicura in tutta l'Unione *per tutte le modalità di trasporto*. Nel 2017 la Commissione ha presentato¹ "L'Europa in movimento", una serie di iniziative a vasto raggio volte ad accrescere la sicurezza dei trasporti, promuovere la tariffazione stradale intelligente, ridurre le emissioni di CO₂, l'inquinamento atmosferico e la congestione del traffico, promuovere la mobilità autonoma e interconnessa e garantire condizioni e periodi di riposo confacenti ai lavoratori. Tali iniziative dovrebbero essere accompagnate da un sostegno finanziario dell'Unione, se del caso attraverso il presente programma.

¹ Comunicazione della Commissione "L'Europa in movimento": un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti" [COM (2017) 283].

- (11) Secondo quanto indicato negli orientamenti TEN-T in relazione alle nuove tecnologie e innovazioni, la TEN-T consente la decarbonizzazione di tutte le modalità di trasporto favorendo l'efficienza energetica e l'impiego di carburanti alternativi, **nel rispetto del principio della neutralità tecnologica**. La direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi **per tutte le modalità di trasporto** nell'Unione, per ridurre **il più possibile** la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale **e climatico** nel settore dei trasporti, oltre a richiedere agli Stati membri di assicurare la disponibilità di punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico entro il 31 dicembre 2025. Come indicato nella proposta della Commissione² del novembre 2017, è necessaria una serie completa di misure per promuovere la mobilità a basse emissioni, comprensiva anche del sostegno finanziario, laddove le condizioni di mercato non costituiscano un incentivo sufficiente.
- (12) Nel contesto della comunicazione "Mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, connessa e pulita"³, la Commissione ha sottolineato che i veicoli automatizzati e i sistemi avanzati di connettività renderanno i veicoli più sicuri, più facilmente condivisibili e maggiormente accessibili per tutti i cittadini, compresi coloro che non sempre possono usufruire dei servizi di mobilità odierni, come gli anziani e **le persone a mobilità ridotta**. Al proposito, la Commissione ha anche proposto un "piano d'azione strategico dell'UE per la sicurezza stradale" e la revisione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.
- (13) Al fine di favorire il completamento dei progetti nel settore dei trasporti in porzioni meno sviluppate della rete, è opportuno destinare al programma una dotazione del Fondo di coesione per finanziare progetti nel settore dei trasporti negli Stati membri ammissibili al finanziamento di detto fondo. In una fase iniziale ■ , la selezione dei progetti ammissibili al finanziamento dovrebbe rispettare le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione. **Alla fine della fase iniziale, le risorse trasferite al programma che non siano state**

¹ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

² Comunicazione della Commissione "Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni - Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori" [COM (2017) 675].

³ COM(2018)0293.

impegnate per progetti riguardanti infrastrutture di trasporto dovrebbero essere assegnate su base competitiva a progetti ubicati negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, accordando priorità ai collegamenti transfrontalieri e a quelli mancanti. È opportuno che la Commissione sostenga gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione nei loro sforzi volti a sviluppare un adeguato portafoglio di progetti, in particolare rafforzando la capacità istituzionale delle amministrazioni pubbliche interessate.

- (14) In seguito alla comunicazione congiunta **■** del novembre 2017¹, il piano d'azione sulla mobilità militare adottato il 28 marzo 2018 dalla Commissione e dall'Alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza² ha evidenziato che la politica per le infrastrutture di trasporto offre una chiara opportunità per potenziare le sinergie tra le esigenze di difesa e la rete TEN-T, **con l'obiettivo generale di migliorare la mobilità militare in tutta l'Unione, tenendo conto dell'equilibrio geografico e considerando i potenziali vantaggi per la protezione civile. In conformità del piano d'azione, nel 2018 ■ il Consiglio ha considerato e convalidato** i requisiti militari in relazione alle infrastrutture di trasporto³ e **nel 2019 ■** i servizi della Commissione **hanno individuato** le porzioni della rete transeuropea dei trasporti utilizzabili per il **duplice uso**, tenendo conto anche dei necessari adeguamenti delle infrastrutture esistenti. Il finanziamento dell'Unione per l'attuazione di progetti di duplice uso dovrebbe essere erogato attraverso il programma sulla base di programmi di lavoro specifici in cui siano indicati i requisiti applicabili definiti nel contesto del piano d'azione **e di un eventuale altro elenco indicativo di progetti prioritari che potrebbero essere individuati dagli Stati membri in conformità del piano d'azione sulla mobilità militare.**
- (15) **Gli orientamenti TEN-T riconoscono che la rete globale assicura l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese quelle remote, insulari e ultraperiferiche. Inoltre,** nella comunicazione "Un partenariato strategico rinnovato e rafforzato con le regioni ultraperiferiche dell'UE"⁴, la Commissione ha posto in risalto le

¹ JOIN(2017)0041.

² JOIN(2018)0005.

³ **Requisiti militari ai fini della mobilità militare all'interno e all'esterno dell'UE (ST 14770/18).**

⁴ COM(2017)0623.

esigenze di trasporto, *energia e digitali* specifiche delle regioni ultraperiferiche e la necessità di fornire *un adeguato* finanziamento dell'Unione per soddisfare tali esigenze, anche attraverso il programma, *applicando tassi di cofinanziamento fino a un massimo del 70 %*.

- (16) Considerando il notevole fabbisogno di investimenti per compiere progressi verso il completamento della rete centrale TEN-T entro il 2030 (stimato in 350 miliardi di EUR per il periodo 2021-2027) e della rete globale TEN-T entro il 2050, nonché il fabbisogno di investimenti urbani, per la decarbonizzazione e la digitalizzazione (stimato in 700 miliardi di EUR per il periodo 2021-2027), è opportuno utilizzare nel modo più efficiente possibile i vari programmi e strumenti di finanziamento dell'Unione, massimizzando così il valore aggiunto degli investimenti che si avvalgono del sostegno dell'UE. Tale obiettivo verrebbe conseguito mediante una razionalizzazione del processo di investimento, che consenta di visualizzare bene la struttura dei trasporti e la coerenza tra i programmi pertinenti dell'Unione, in particolare il meccanismo per collegare l'Europa, il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il Fondo di coesione e InvestEU. In particolare dovrebbero essere prese in considerazione, ove pertinenti, le condizioni di cui all'allegato IV del regolamento (UE) XXX [regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo e migrazione, al Fondo per la Sicurezza interna e allo Strumento per la gestione delle frontiere e i visti ("CPR")].
- (17) Il regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ individua le priorità per l'infrastruttura energetica transeuropea cui rispondere per conseguire gli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di energia e di clima, riconosce i progetti di interesse comune necessari per dare risposta a tali priorità e individua misure nel campo della concessione delle autorizzazioni, del coinvolgimento pubblico e della regolamentazione finalizzate ad accelerare e/o agevolare la realizzazione di tali progetti, tra

¹ Regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013, sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee, che abroga la decisione n. 1364/2006/CE e che modifica i regolamenti (CE) n. 713/2009, (CE) n. 714/2009 e (CE) n. 715/2009 (GU L 115 del 25.4.2013, pag. 39).

cui i criteri riguardanti l'ammissibilità generale dei progetti all'assistenza finanziaria dell'Unione. *L'individuazione di progetti di interesse comune in conformità di tale regolamento continuerà a seguire il principio che pone l'efficienza energetica al primo posto, valutando i progetti sulla base di ipotesi di fabbisogno energetico che sono pienamente coerenti con gli obiettivi dell'UE in materia di clima e di energia.*

- (18) La direttiva [rifusione della direttiva sull'energia da fonti rinnovabili] sottolinea la necessità di istituire un quadro favorevole che comprenda un maggior utilizzo dei fondi dell'Unione, con riferimento esplicito alla possibilità di azioni volte a sostenere la cooperazione transfrontaliera nel campo dell'energia rinnovabile.
- (19) Benché il completamento dell'infrastruttura di rete resti prioritario per lo sviluppo dell'energia rinnovabile, l'integrazione della cooperazione transfrontaliera incentrata su questo tipo di energia *e lo sviluppo di un sistema energetico intelligente ed efficiente che comprenda soluzioni di stoccaggio e gestione della domanda che contribuiscono a equilibrare la rete rispecchiano* l'impostazione adottata per l'iniziativa "Energia pulita per tutti gli europei", con la responsabilità collettiva di raggiungere un obiettivo ambizioso per l'energia rinnovabile entro il 2030 e il mutato contesto politico, *garantendo una transizione sociale equa e adeguata*, per quanto riguarda gli obiettivi ambiziosi a lungo termine relativi alla decarbonizzazione.
- (20) Considerando il programma di decarbonizzazione dell'Unione, è fondamentale disporre di tecnologie innovative per le infrastrutture che consentano la transizione verso sistemi energetici e di mobilità a *basse emissioni* e migliorino la sicurezza dell'approvvigionamento, *mirando a una maggiore indipendenza energetica dell'Unione*. In particolare, nella comunicazione del 23 novembre 2017 sul rafforzamento delle reti energetiche europee¹ la Commissione ha sottolineato che il ruolo dell'energia elettrica, metà della quale sarà generata da fonti rinnovabili entro il 2030, stimolerà sempre più la decarbonizzazione di settori finora dominati dai combustibili fossili quali i trasporti, l'industria, il riscaldamento e il raffreddamento e che, di conseguenza, le politiche in materia di infrastrutture energetiche transeuropee si *devono concentrare* su progetti riguardanti le interconnessioni elettriche, i sistemi di stoccaggio dell'energia elettrica, le

¹ COM(2017)0718.

reti intelligenti e **gli investimenti nell'infrastruttura per il gas**. Per sostenere gli obiettivi di decarbonizzazione dell'Unione, **di integrazione del mercato interno e di sicurezza dell'approvvigionamento**, occorre tenere in debito conto, e conferire loro priorità, le tecnologie e i progetti che contribuiscono alla transizione verso un'economia a basse emissioni **■**. La Commissione mirerà ad aumentare il numero di progetti in materia di reti intelligenti transfrontaliere, di sistemi di stoccaggio innovativi e di trasporto di anidride carbonica da finanziarsi nell'ambito del programma.

(20 bis) I progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile devono permettere lo sviluppo efficiente sotto il profilo dei costi delle energie rinnovabili nell'Unione e la realizzazione dell'obiettivo vincolante dell'UE che le fonti di energia rinnovabili rappresentino una quota pari ad almeno il 32 % entro il 2030, come previsto dall'articolo 3 della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio¹, e contribuire alla diffusione strategica di tecnologie innovative nel settore delle energie rinnovabili. Esempi illustrativi di tecnologie ammissibili comprendono la produzione di energia da fonti rinnovabili quali impianti eolici sulla costa e in mare aperto, l'energia solare, la biomassa sostenibile, l'energia oceanica, l'energia geotermica o una combinazione delle suddette energie, nonché la connessione alla rete ed elementi aggiuntivi quali impianti di stoccaggio o conversione. L'azione ammissibile non è limitata al settore dell'energia elettrica ma può riguardare altri vettori energetici e prevedere l'eventuale integrazione fra settori diversi, ad esempio riscaldamento e raffreddamento, energia elettrica e gas, stoccaggio e trasporto. Questo elenco non è esaustivo in modo da mantenere la flessibilità rispetto ai progressi e agli sviluppi tecnologici. Tali progetti non comportano necessariamente un collegamento fisico tra Stati membri cooperanti. Possono svolgersi sul territorio di un solo Stato membro interessato a condizione che siano rispettati i criteri generali di cui alla parte IV dell'allegato.

(20 ter) Al fine di sostenere la cooperazione transfrontaliera nel campo dell'energia rinnovabile e l'accettazione da parte del mercato dei progetti, la Commissione europea dovrebbe facilitare lo sviluppo di progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile. Nel settore dell'energia, in mancanza di una sufficiente accettazione da

¹ **Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).**

parte del mercato dei progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, si dovrebbe ricorrere al bilancio inutilizzato previsto per detti progetti per conseguire gli obiettivi delle reti energetiche transeuropee di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 3, prima di considerare un eventuale utilizzo del meccanismo di finanziamento dell'energia rinnovabile dell'Unione in conformità dell'articolo 7 paragrafo 6.

(20 quater) È necessario il sostegno a progetti in materia di reti intelligenti, laddove tali progetti integrino la produzione, la distribuzione o il consumo di energia elettrica, ricorrendo alla gestione del sistema in tempo reale e influenzando i flussi di energia transfrontalieri. I progetti energetici dovrebbero inoltre rispecchiare maggiormente il ruolo centrale delle reti intelligenti nella transizione energetica e il sostegno del programma dovrebbe aiutare a superare i deficit di finanziamento che al momento ostacolano gli investimenti a favore dell'utilizzo su larga scala della tecnologia delle reti intelligenti.

(20 quinquies) Nell'ambito del sostegno dell'UE è opportuno dedicare un'attenzione particolare alle interconnessioni transfrontaliere delle reti energetiche, comprese quelle necessarie per conseguire l'obiettivo di interconnessione energetica del 10 % entro il 2020 e del 15 % entro il 2030 fissati dal regolamento (UE) 2018/1999.¹ Lo sviluppo di interconnettori di elettricità è essenziale per integrare i mercati, accrescere il numero di energie rinnovabili nel sistema e trarre vantaggio dal loro diverso portafoglio in termini di domanda e approvvigionamento, nonché dalle diverse reti eoliche offshore e reti intelligenti, e integrare tutti i paesi in un mercato flessibile e competitivo.

(21) Per realizzare il mercato unico digitale è necessaria l'infrastruttura per la connettività digitale. La digitalizzazione dell'industria europea e la modernizzazione di settori quali i trasporti, l'energia, l'assistenza sanitaria e la pubblica amministrazione dipendono

¹ *Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica le direttive (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1).*

dall'accesso universale a reti affidabili e convenienti ad alta e ad altissima capacità. La connettività digitale è divenuta uno dei fattori decisivi per colmare i divari economici, sociali e territoriali, sostenendo la modernizzazione delle economie locali e la diversificazione delle attività economiche. L'ambito di intervento del programma nel settore dell'infrastruttura per la connettività digitale dovrebbe essere adeguato in modo da riflettere la sua crescente importanza per l'economia e la società in generale. È pertanto necessario definire i progetti di interesse comune, nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale, necessari per conseguire gli obiettivi del mercato unico digitale dell'Unione, nonché abrogare il regolamento (UE) n. 283/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio¹.

- (22) La comunicazione intitolata "Connettività per un mercato unico digitale competitivo: verso una società dei Gigabit europea"² (strategia per una società dei Gigabit) definisce obiettivi strategici per il 2025 al fine di ottimizzare gli investimenti nell'infrastruttura per la connettività digitale. La direttiva (UE) 2018/1972 **del Parlamento europeo e del Consiglio**³ è finalizzata tra l'altro a instaurare un ambiente normativo che incentivi gli investimenti privati nelle reti di connettività digitale. Nondimeno, è chiaro che la diffusione delle reti rimarrà non sostenibile sul piano commerciale in molte zone dell'Unione a causa di vari fattori come l'ubicazione ultraperiferica e le specificità territoriali o geografiche, la bassa densità di popolazione e diversi fattori socioeconomici **e in quanto tale necessita urgentemente di una maggiore attenzione**. Il programma dovrebbe pertanto essere adeguato, per contribuire al conseguimento degli obiettivi strategici definiti nella strategia per una società dei Gigabit, **mirando anche a contribuire a un equilibrio tra lo sviluppo rurale e urbano, e** integrando il sostegno fornito da altri programmi alla realizzazione di reti ad altissima capacità, soprattutto il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il Fondo di coesione e InvestEU.

¹ Regolamento (UE) n. 283/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2014, sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore dell'infrastruttura di telecomunicazioni e che abroga la decisione n. 1336/97/CE (GU L 86 del 21.3.2014, pag. 14).

² COM(2016)0587.

³ **Direttiva (UE) 2018/1972 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, che istituisce il codice europeo delle comunicazioni elettroniche (GU L 321 del 17.12.2018, pag. 36).**

- (23) Sebbene tutte le reti di connettività digitale connesse a Internet siano intrinsecamente transeuropee, specialmente per via del funzionamento delle applicazioni e dei servizi che consentono, occorre attribuire priorità al sostegno, tramite il programma, ad azioni per cui siano previsti i massimi effetti sul mercato unico digitale, tra l'altro attraverso il loro allineamento agli obiettivi della comunicazione relativa alla strategia per una società dei Gigabit, e sulla trasformazione digitale dell'economia e della società, considerando le carenze del mercato e gli ostacoli riscontrati in fase di attuazione.
- (24) Le scuole, le università, le biblioteche, le amministrazioni locali, regionali o nazionali, i fornitori principali di servizi pubblici, gli ospedali e i centri medici, i nodi di trasporto e le imprese ad alta intensità digitale sono entità e luoghi che possono influenzare importanti sviluppi socioeconomici nella zona in cui si trovano, **comprese le zone rurali e le zone scarsamente popolate**. Tali volani socioeconomici devono essere all'avanguardia nell'ambito della connettività Gigabit per fornire ai cittadini, alle imprese e alle comunità locali di tutta Europa l'accesso ai migliori servizi e alle migliori applicazioni. Il programma dovrebbe sostenere l'accesso **a reti ad altissima capacità, compresi i sistemi 5G e altri sistemi di connettività di punta in grado di fornire** connettività Gigabit **per** questi volani socioeconomici allo scopo di ottimizzare gli effetti positivi di ricaduta sull'economia e sulla società **all'interno delle loro zone**, quali ad esempio l'aumento della domanda di connettività e servizi.
- (24 bis) **In tutte le regioni dell'Unione, i territori non connessi costituiscono di fatto strozzature e rappresentano un potenziale inutilizzato per il mercato unico digitale**. Nella maggior parte delle aree rurali e remote, la connettività Internet di alta qualità può rivelarsi determinante per far fronte al divario digitale, all'isolamento e allo spopolamento, riducendo i costi di consegna di beni e prodotti e compensando in parte gli svantaggi dell'ubicazione periferica. La connettività Internet di alta qualità è necessaria per poter cogliere nuove opportunità economiche come l'agricoltura di precisione o lo sviluppo di una bioeconomia nelle zone rurali. Il programma dovrebbe contribuire a fornire a tutte le abitazioni europee, si trovino esse in zone rurali o urbane, una connettività fissa o senza fili ad altissima capacità, concentrandosi su quelle strutture per cui si riscontra un certo grado di carenza del mercato, superabile mediante sovvenzioni di bassa entità. **Al fine di massimizzare le sinergie tra le azioni sostenute dal programma, si dovrebbe tenere debitamente conto del livello di concentrazione dei volani socioeconomici in un determinato settore e del livello di finanziamenti necessario per conseguire la**

copertura. Inoltre, il programma dovrebbe mirare al conseguimento della copertura totale delle abitazioni e dei territori, poiché risulta antieconomico occuparsi in una fase successiva delle lacune di un'area già coperta.

(25) Inoltre, sulla scorta del successo dell'iniziativa WiFi4EU, il programma dovrebbe continuare a sostenere la fornitura di connettività locale senza fili *sicura*, di alta qualità e gratuita nei centri della vita pubblica locale, fra cui gli enti con una missione pubblica quali autorità pubbliche e fornitori di servizi pubblici e determinati spazi all'aperto accessibili al pubblico, al fine di promuovere la visione digitale dell'Unione nelle comunità locali.

(25 bis) *L'infrastruttura digitale costituisce una base importante per l'innovazione. Per poter massimizzare il proprio impatto il programma dovrebbe essere incentrato sul finanziamento di tale infrastruttura. I singoli servizi e le applicazioni digitali, come quelli che utilizzano varie tecnologie di registro distribuito o applicano l'intelligenza artificiale, dovrebbero pertanto essere esclusi dall'ambito del programma ed essere invece trattati, come opportuno, con altri strumenti come il programma Europa digitale. È altresì importante massimizzare le sinergie tra i vari programmi.*

(26) La sostenibilità dei servizi digitali di prossima generazione previsti, come i servizi e le applicazioni dell'Internet delle cose, che dovrebbero apportare vantaggi significativi in vari settori e alla società nel suo complesso, richiederà una copertura transfrontaliera ininterrotta con *sistemi* 5G, in particolare al fine di permettere agli utenti e agli oggetti di restare connessi anche durante gli spostamenti. Tuttavia, gli scenari di condivisione dei costi per lo sviluppo del 5G in questi settori restano incerti, e in alcuni ambiti fondamentali i rischi percepiti di sfruttamento commerciale sono molto elevati. Si prevede che i corridoi stradali e i collegamenti ferroviari saranno decisivi per la prima fase delle nuove applicazioni nel settore della mobilità interconnessa e che costituiranno pertanto progetti transfrontalieri di importanza cruciale per i finanziamenti previsti dal programma.

■

(28) La diffusione di reti dorsali di comunicazioni elettroniche, anche con cavi sottomarini per collegare territori europei a paesi terzi di altri continenti, oppure isole, *regioni ultraperiferiche* o *paesi e territori europei d'oltremare*, *anche attraverso le acque*

territoriali dell'Unione e la zona economica esclusiva degli Stati membri, è indispensabile per fornire la ridondanza necessaria per infrastrutture così importanti e aumentare la capacità e la resilienza delle reti digitali dell'Unione, contribuendo altresì alla coesione territoriale. Tuttavia, tali progetti sono spesso commercialmente non sostenibili in mancanza di finanziamenti pubblici. È inoltre opportuno garantire sostegno per integrare le risorse informatiche europee ad alte prestazioni con collegamenti dotati di adeguata capacità in termini di terabit.

- (29) Le azioni che contribuiscono ai progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale devono prevedere l'impiego della tecnologia *migliore e* più adatta allo specifico progetto, *che propone* l'equilibrio ottimale tra le tecnologie di punta in termini di capacità di trasmissione dei dati, sicurezza della trasmissione, resilienza della rete ed efficienza sotto il profilo dei costi. Ad esse dovrebbe essere assegnata la priorità mediante programmi di lavoro che tengano conto dei criteri stabiliti dal presente regolamento. Nell'ambito della realizzazione delle reti ad altissima capacità possono essere inserite infrastrutture passive, al fine di massimizzare i vantaggi socioeconomici e ambientali. Infine, in fase di definizione degli interventi prioritari occorre tenere conto delle possibili ricadute positive in termini di connettività, per esempio quando l'attuazione di un progetto può migliorare le prospettive commerciali per future strutture che comporteranno la copertura di territori e popolazioni in zone che fino a quel momento non erano coperte.
- (30) L'Unione ha sviluppato una propria tecnologia di posizionamento, navigazione e sincronizzazione (EGNOS/Galileo) e un proprio sistema di osservazione terrestre (Copernico). Sia EGNOS/Galileo che Copernico offrono servizi avanzati che conferiscono vantaggi economici importanti ad utenti pubblici e privati. Qualsiasi infrastruttura dei trasporti, dell'energia o digitale che sia finanziata dal programma e si avvalga di una tecnologia di posizionamento, navigazione e sincronizzazione o di servizi di osservazione terrestre dovrebbe pertanto essere tecnicamente compatibile con EGNOS/Galileo e Copernico.
- (31) I risultati positivi del primo invito misto a presentare proposte lanciato nell'ambito del presente programma nel 2017 hanno confermato la pertinenza e il valore aggiunto dell'impiego di sovvenzioni dell'UE in combinazione con finanziamenti della Banca europea per gli investimenti, delle banche nazionali di promozione o di altre istituzioni

finanziarie pubbliche e di sviluppo, nonché di investitori e istituti finanziari del settore privato, ivi compresi i partenariati pubblico-privato. ***Il finanziamento misto dovrebbe contribuire ad attrarre investimenti privati e a creare un effetto leva per il contributo complessivo del settore pubblico in linea con gli obiettivi del programma InvestEU.*** Il programma dovrebbe pertanto continuare a ***sostenere azioni*** che consentano di combinare fra loro le sovvenzioni dell'UE ed altre fonti di finanziamento. ***Nel settore dei trasporti, le operazioni di finanziamento misto non superano il 10 % delle dotazioni specifiche di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a).***

(31 bis) Nel settore dei trasporti, le operazioni di finanziamento misto possono essere utilizzate per azioni relative a una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, inclusiva, accessibile e sicura come indicato all'articolo 9, paragrafo 2, lettera b).

(32) Gli obiettivi del presente programma saranno perseguiti anche mediante gli strumenti finanziari e la garanzia di bilancio previsti per gli ambiti di intervento [...] del Fondo InvestEU. Le azioni del programma dovrebbero essere utilizzate per ***promuovere gli investimenti e*** porre rimedio alle carenze del mercato o alle situazioni di investimento non ottimali, ***in particolare nei casi in cui le azioni non sono realizzabili a condizioni commerciali,*** in modo proporzionato, senza duplicare o soppiantare i finanziamenti privati, e dovrebbero arrecare un chiaro valore aggiunto europeo.

(33) Al fine di promuovere lo sviluppo integrato del ciclo di innovazione è necessario garantire la complementarità tra le soluzioni innovative sviluppate nel contesto dei programmi quadro per la ricerca e l'innovazione dell'Unione e le soluzioni innovative attuate con il sostegno del meccanismo per collegare l'Europa. A tale fine, le sinergie con Orizzonte Europa faranno sì che: a) nell'ambito della pianificazione strategica di Orizzonte Europa siano individuate e fissate le esigenze di ricerca e innovazione nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale nell'UE; b) il meccanismo per collegare l'Europa sostenga l'implementazione e la diffusione su vasta scala di tecnologie e soluzioni innovative nei settori delle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e digitali, soprattutto se derivate da Orizzonte Europa; c) sia agevolato lo scambio di informazioni e di dati tra Orizzonte Europa e il meccanismo per collegare l'Europa, per esempio mettendo in evidenza le tecnologie di Orizzonte Europa che presentano un'elevata commerciabilità e che potrebbero essere diffuse ulteriormente attraverso il meccanismo per collegare l'Europa.

- (34) Il presente regolamento stabilisce una dotazione finanziaria per l'intero periodo 2021-2027, che deve costituire l'importo di riferimento privilegiato ai sensi del [riferimento da aggiornare opportunamente in base al nuovo accordo interistituzionale: punto 17 dell'accordo interistituzionale del 2 dicembre 2013 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio, sulla cooperazione in materia di bilancio e sulla sana gestione finanziaria¹ per il Parlamento europeo e il Consiglio, nel corso della procedura annuale di bilancio].
- (35) A livello di Unione, il semestre europeo per il coordinamento delle politiche economiche costituisce il quadro di riferimento per individuare le priorità di riforma nazionali e monitorarne l'attuazione. Gli Stati membri sviluppano le proprie strategie pluriennali di investimento in appoggio a tali priorità di riforma. Le strategie dovrebbero essere presentate unitamente ai programmi nazionali annuali di riforma, in modo da delineare e coordinare i progetti di investimento prioritari cui è opportuno fornire sostegno con finanziamenti nazionali e/o dell'Unione. Dovrebbero inoltre servire a impiegare i finanziamenti dell'Unione in modo coerente e a massimizzare il valore aggiunto del sostegno finanziario ricevuto in particolare dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e dal Fondo di coesione, dal Fondo europeo per gli investimenti, dalla funzione europea di stabilizzazione degli investimenti, da InvestEU e dal meccanismo per collegare l'Europa. Il sostegno finanziario dovrebbe essere utilizzato anche in modo coerente con i piani dell'Unione e nazionali relativi all'energia e al clima, ove pertinente.
- (36) Al presente regolamento si applicano le regole finanziarie orizzontali adottate dal Parlamento europeo e dal Consiglio in base all'articolo 322 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Tali regole sono stabilite nel regolamento finanziario e determinano in particolare la procedura di formazione ed esecuzione del bilancio attraverso sovvenzioni, appalti, premi, attuazione indiretta e organizzano il controllo della responsabilità degli agenti finanziari. **Le regole adottate in base all'articolo 322 del TFUE riguardano anche la tutela del bilancio dell'Unione in caso di carenze generalizzate per ciò che concerne lo Stato di diritto negli Stati membri, in quanto il rispetto dello Stato di diritto è preconditione essenziale per una gestione finanziaria sana e un uso efficace dei fondi dell'Unione.**

¹ GU C 373 del 20.12.2013, pag. 1.

- (37) Le tipologie di finanziamento e i metodi di esecuzione a norma del presente regolamento dovrebbero essere scelti in base alla loro capacità di conseguire gli obiettivi specifici delle azioni e di produrre risultati, tenuto conto, in particolare, dei costi dei controlli, degli oneri amministrativi e del rischio di inosservanza. A tale scopo dovrebbe essere preso in considerazione anche il ricorso a somme forfettarie, tassi fissi e costi unitari nonché a finanziamenti non collegati ai costi di cui all'articolo 125, paragrafo 1, del regolamento finanziario.
- (38) I paesi terzi che sono membri dello Spazio economico europeo (SEE) possono partecipare ai programmi dell'Unione nel quadro della cooperazione istituita a norma dell'accordo SEE, che prevede l'attuazione dei programmi in base a una decisione presa nel quadro di tale accordo. I paesi terzi possono partecipare anche sulla base di altri strumenti giuridici. È opportuno introdurre nel presente regolamento una disposizione specifica al fine di concedere i diritti necessari e l'accesso all'ordinatore responsabile, all'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e alla Corte dei conti europea per esercitare integralmente le rispettive competenze.
- (39) Il regolamento finanziario stabilisce le norme relative alla concessione delle sovvenzioni. Al fine di tenere conto della specificità delle azioni finanziate dal programma e garantire un'attuazione coerente tra i settori interessati da quest'ultimo, è necessario fornire ulteriori indicazioni in merito ai criteri di ammissibilità e di attribuzione. ***La selezione delle operazioni e il loro finanziamento dovrebbero rispettare solamente le condizioni previste nel presente regolamento e nel regolamento finanziario. Senza derogare al regolamento finanziario, i programmi di lavoro possono prevedere procedure semplificate.***
- (39 bis) ***In conformità del regolamento finanziario, i criteri di selezione e aggiudicazione sono definiti nei programmi di lavoro. Nel settore dei trasporti, la qualità e la pertinenza di un progetto dovrebbero essere valutate anche tenendo conto del suo impatto previsto sulla connettività dell'UE, della sua conformità ai requisiti di accessibilità e della sua strategia in merito alle esigenze di manutenzione future.***

- (40) In conformità al regolamento finanziario, al regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ e ai regolamenti (CE, Euratom) n. 2988/95², (Euratom, CE) n. 2185/96³ e (UE) 2017/193⁴ del Consiglio, è opportuno che gli interessi finanziari dell'Unione siano tutelati attraverso misure proporzionate, tra cui la prevenzione, l'individuazione, la rettifica e l'indagine delle irregolarità e delle frodi, il recupero dei fondi perduti, indebitamente versati o non correttamente utilizzati e, se del caso, sanzioni amministrative. In particolare, in conformità al regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 e al regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96, l'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) può svolgere indagini amministrative, compresi controlli e verifiche sul posto, al fine di accertare l'esistenza di frodi, corruzione e ogni altra attività illecita lesiva degli interessi finanziari dell'Unione. A norma del regolamento (UE) 2017/1939 la Procura europea (EPPO) può indagare e perseguire le frodi e altre attività illecite lesive degli interessi finanziari dell'Unione secondo quanto disposto dalla direttiva (UE) 2017/1371 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵. In conformità al regolamento finanziario, ogni persona o entità che riceva fondi dall'Unione è tenuta a fornire piena collaborazione ai fini della tutela degli interessi finanziari dell'Unione, a concedere i diritti necessari e l'accesso alla Commissione, all'OLAF, all'EPPO e alla Corte dei conti europea e a garantire che i terzi eventualmente coinvolti nell'esecuzione dei fondi dell'Unione concedano diritti equivalenti.
- (41) A norma dell' [riferimento da aggiornare opportunamente in base alla nuova decisione sui PTOM: articolo 94 della decisione 2013/755/UE del Consiglio⁶], le persone fisiche e

¹ Regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 settembre 2013, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e che abroga il regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (Euratom) n. 1074/1999 del Consiglio (GU L 248 del 18.9.2013, pag. 1).

² Regolamento (CE, Euratom) n. 2988/95 del Consiglio, del 18 dicembre 1995, relativo alla tutela degli interessi finanziari delle Comunità (GU L 312 del 23.12.1995, pag. 1).

³ 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 (GU L 292 del 15.11.1996, pag. 2).

⁴ Regolamento (UE) 2017/1939 del Consiglio, del 12 ottobre 2017, relativo all'attuazione di una cooperazione rafforzata sull'istituzione della Procura europea ("EPPO") (GU L 283 del 31.10.2017, pag. 1).

⁵ Direttiva (UE) 2017/1371 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2017, relativa alla lotta contro la frode che lede gli interessi finanziari dell'Unione mediante il diritto penale (GU L 198 del 28.7.2017, pag. 29).

⁶ GU L 344 del 19.12.2013, pag. 1.

le persone giuridiche stabilite nei paesi e territori d'oltremare (PTOM) sono ammesse a fruire dei finanziamenti, fatte salve le regole e le finalità del programma e le disposizioni eventualmente applicabili allo Stato membro cui il PTOM è collegato.

- (42) L'Unione europea dovrebbe perseguire la coerenza e cercare sinergie con i programmi dell'Unione per le politiche esterne, compresa l'assistenza preadesione, nell'ambito degli impegni assunti con la comunicazione "Una prospettiva di allargamento credibile e un maggior impegno dell'UE per i Balcani occidentali"¹.
- (43) Quando paesi terzi o organismi in essi situati partecipano ad azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune o transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, l'assistenza finanziaria dovrebbe essere disponibile solo se indispensabile per il conseguimento degli obiettivi di tali progetti. ***Per quanto riguarda la parte relativa a progetti transfrontalieri nel campo delle energie rinnovabili, la cooperazione tra uno o più Stati membri e un paese terzo (compresa la Comunità dell'energia) dovrebbe rispettare le condizioni di cui all'articolo 11 della direttiva (UE) 2018/XXX del Parlamento europeo e del Consiglio [direttiva sulla promozione delle energie rinnovabili] riguardo alla necessità di un collegamento fisico all'UE.***
- (43 bis) ***Nella comunicazione della Commissione dell'ottobre 2017 dal titolo "Appalti pubblici efficaci in Europa e per l'Europa"² si rileva che "l'UE è il mercato più aperto del mondo nel settore degli appalti, ma non sempre le nostre imprese beneficiano di una reciprocità di accesso ai mercati degli altri paesi". I beneficiari del CEF dovrebbero pertanto utilizzare pienamente le possibilità di appalti strategici offerte dalla direttiva 2014/25/UE***
- (44) Conformemente ai punti 22 e 23 dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016³, è necessario valutare il programma sulla base delle informazioni raccolte tramite specifiche prescrizioni in materia di sorveglianza, ***come ad esempio il monitoraggio dell'azione per il clima***, evitando al contempo l'eccesso di

¹ COM(2018)0065.

² ***Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Appalti pubblici efficaci in Europa e per l'Europa (COM(2017)0572).***

³ Accordo interistituzionale "Legiferare meglio", del 13 aprile 2016, tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea (GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1).

regolamentazione e gli oneri amministrativi, in particolare a carico degli Stati membri. La Commissione dovrebbe eseguire valutazioni, notificandone i risultati al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, con l'obiettivo di valutare l'efficacia e l'efficienza del finanziamento e i suoi effetti sugli obiettivi generali del programma *e procedere ai necessari adeguamenti*.

(45) È necessario attuare misure *trasparenti, responsabili e* adeguate di sorveglianza e di comunicazione delle informazioni, ivi compresi gli indicatori *misurabili* da utilizzare per rendere conto dei progressi del programma nel conseguire gli obiettivi generali e specifici stabiliti dal presente regolamento *come pure per promuovere il loro conseguimento*. Questo sistema di rendicontazione dovrebbe garantire una raccolta efficiente, efficace e tempestiva dei dati per la sorveglianza dell'attuazione del programma e dei suoi risultati *e che tali dati e risultati siano idonei per un'analisi approfondita dei progressi compiuti e delle difficoltà incontrate*. È necessario imporre obblighi di comunicazione proporzionati ai destinatari dei fondi dell'Unione, al fine di raccogliere dati rilevanti per il programma.

(45 bis) *Il programma dovrebbe essere attuato mediante programmi di lavoro. La Commissione dovrebbe adottare, entro il 31 dicembre 2020, i primi programmi di lavoro pluriennali che comprenderanno il calendario degli inviti a presentare proposte per i primi tre anni del programma, i loro temi e il bilancio indicativo, nonché un quadro prospettico che copre l'intero periodo di programmazione.*

- (46) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda l'adozione dei programmi di lavoro, al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹.
- (47) Al fine di adeguare, ove necessario, gli indicatori utilizzati per la sorveglianza del programma, le percentuali indicative delle risorse di bilancio assegnate a ciascun obiettivo specifico nel settore dei trasporti e la definizione dei corridoi della rete centrale di trasporto, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alle modifiche delle parti I, II e III dell'allegato del presente regolamento. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (48) Per motivi di chiarezza, i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 dovrebbero essere abrogati. Dovrebbero tuttavia essere preservati gli effetti dell'articolo 29 del regolamento (UE) n. 1316/2013, che modifica l'allegato del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio² per quanto concerne l'elenco dei corridoi per le merci.
- (49) Allo scopo di consentire l'adozione tempestiva degli atti di esecuzione previsti dal presente regolamento, è necessario che quest'ultimo entri in vigore immediatamente all'atto della sua pubblicazione,

¹ 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 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

² 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, pag. 22).

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I
DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento istituisce il meccanismo per collegare l'Europa (il "programma").

Esso stabilisce gli obiettivi del programma, il bilancio per il periodo 2021-2027, le forme di finanziamento dell'Unione e le regole di erogazione dei finanziamenti.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- (a) "azione": qualsiasi attività che è stata individuata come indipendente sotto il profilo finanziario e tecnico, è delimitata nel tempo ed è necessaria per la realizzazione di un progetto;
- (b) "carburanti alternativi" o "combustibili alternativi": combustibili alternativi, **per tutti i modi di trasporto**, ai sensi dell'articolo 2, punto 1, della direttiva 2014/94/UE;
- (c bis) **"beneficiario": un'entità dotata di personalità giuridica con cui è stata firmata una convenzione di sovvenzione;**
- (d) "operazione di finanziamento misto": azioni sostenute dal bilancio dell'Unione, anche nell'ambito dei meccanismi di finanziamento misto di cui all'articolo 2, paragrafo 6, del regolamento (UE, Euratom) 2018/XXX (il "regolamento finanziario"), che combinano forme di aiuto non rimborsabile e/o strumenti finanziari **e/o garanzie di bilancio a titolo** del bilancio dell'Unione con forme di aiuto rimborsabile di istituzioni di finanziamento allo sviluppo o altri istituti di finanziamento pubblici, nonché di istituti di finanziamento commerciali e investitori;
- (e) "rete globale": infrastruttura di trasporto di cui al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013;

- (f) "rete centrale": infrastruttura di trasporto di cui al capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- (g) "corridoi della rete centrale": strumento destinato a favorire la realizzazione coordinata della rete centrale, previsto dal capo IV del regolamento (UE) n. 1315/2013, il cui elenco figura nella parte III dell'allegato del presente regolamento;
- (g bis) "collegamento transfrontaliero": nel settore dei trasporti, un progetto di interesse comune che garantisce la continuità della rete TEN-T tra Stati membri o tra uno Stato membro e un paese terzo;**
- (g ter) "collegamento mancante": in tutti i modi di trasporto, una sezione mancante della rete TEN-T o una sezione di trasporto che fornisce il collegamento tra reti centrali o globali e i corridoi della TEN-T che impedisce la continuità della rete TEN-T o che contiene una o più strozzature che compromettono detta continuità;**
- (g quater) "infrastruttura a duplice utilizzo": un'infrastruttura della rete dei trasporti che risponde a esigenze sia civili che di difesa;**
- (h) "progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile": progetto selezionato o ammissibile alla selezione nel quadro di un accordo di cooperazione o di qualsiasi altro tipo di accordo tra **almeno due** Stati membri, o di accordi tra **almeno uno Stato membro e un paese terzo o** paesi terzi, come descritti agli articoli **8, 9, 11 e 13** della direttiva **(UE) 2018/2001**, nel settore della pianificazione o della diffusione dell'energia rinnovabile, conformemente ai criteri di cui nella parte IV dell'allegato del presente regolamento;
- (h bis) "efficienza energetica al primo posto": il principio dell'efficienza energetica al primo posto di cui all'articolo 2, punto 18, del regolamento (UE) 2018/1999;**
- (i) "infrastruttura per la connettività digitale": reti ad altissima capacità, sistemi 5G, connettività locale senza fili di altissima qualità, reti dorsali e piattaforme digitali operative associate direttamente a infrastrutture dei trasporti e dell'energia;
- (j) "sistemi 5G": insieme di elementi delle infrastrutture digitali basati su standard accettati a livello globale per le tecnologie delle comunicazioni mobili e senza fili utilizzate per la connettività e per servizi a valore aggiunto con caratteristiche di prestazione avanzate, quali

capacità e velocità di trasmissione dei dati molto elevate, **comunicazioni a** bassa latenza, **altissima** affidabilità o la possibilità di supportare un numero elevato di dispositivi connessi;

- (k) "corridoio 5G": asse di trasporto, stradale, ferroviario **o per via navigabile interna**, interamente coperto dall'infrastruttura per la connettività digitale, e in particolare da sistemi 5G, che permette la fornitura ininterrotta di servizi digitali sinergici quali servizi di mobilità interconnessa e automatizzata, servizi analoghi di mobilità intelligente per le ferrovie **o connettività digitale su vie navigabili interne**;
- (l) "piattaforme digitali operative associate direttamente a infrastrutture dei trasporti e dell'energia": risorse fisiche e virtuali delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione ("TIC"), operative a monte delle infrastrutture di comunicazione, che sostengono il flusso, l'archiviazione, il trattamento e l'analisi dei dati delle infrastrutture dei trasporti e/o dell'energia;
- (m) "progetto di interesse comune": progetto di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 o al regolamento (UE) n. 347/2013 o all'articolo 8 del presente regolamento;
- (n) "studi": attività necessarie alla preparazione dell'attuazione di un progetto, quali studi preparatori, di mappatura, 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 un progetto e per decidere in merito al suo finanziamento, quali le azioni di ricognizione sui siti interessati e la preparazione della dotazione finanziaria;
- (o) "volani socioeconomici": entità che in base alla loro missione, per loro natura o in virtù della loro ubicazione possono generare, direttamente o indirettamente, vantaggi socioeconomici importanti per i cittadini, le imprese e le comunità locali situate nel territorio circostante **o nella loro zona di influenza**;
- (p) "paese terzo": paese che non è membro dell'Unione europea;
- (q) "reti ad altissima capacità": reti ad altissima capacità secondo la definizione di cui all'articolo 2, **punto 2**, della direttiva (UE) 2018/172;

- (r) "lavori": l'acquisto, la fornitura e l'utilizzo di componenti, sistemi e servizi, compresi i software, la realizzazione delle attività di sviluppo, costruzione e installazione relative a un progetto, il collaudo degli impianti e la messa in servizio di un progetto.

Articolo 3

Obiettivi

1. Il programma ha l'obiettivo generale di **costruire**, sviluppare, modernizzare **e completare** le reti transeuropee nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale, nonché di agevolare la cooperazione transfrontaliera nell'ambito dell'energia rinnovabile, tenendo conto degli impegni di decarbonizzazione a lungo termine, **rafforzando la competitività europea, la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, la coesione territoriale, sociale ed economica, l'accesso al mercato interno e la sua integrazione**, e ponendo l'accento sulle sinergie tra i settori **dei trasporti, dell'energia e digitale**.
2. Gli obiettivi specifici del programma sono i seguenti:
 - (a) per il settore dei trasporti:
 - i) **conformemente agli obiettivi del regolamento (UE) n. 1315/2013**, contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune per quanto riguarda reti e infrastrutture efficienti, interconnesse **e multimodali** per una mobilità intelligente, **interoperabile**, sostenibile, inclusiva, **accessibile** e sicura;
 - ii) **adeguare porzioni della rete transeuropea dei trasporti ai fini di un duplice utilizzo dell'infrastruttura di trasporto per migliorare sia la mobilità civile che quella militare**;
 - (b) per il settore dell'energia, contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune relativi all'ulteriore integrazione **di un** mercato interno dell'energia **efficiente e competitivo**, e all'interoperabilità transfrontaliera e intersettoriale delle reti, facilitare la decarbonizzazione **dell'economia, promuovere l'efficienza energetica** e garantire la sicurezza dell'approvvigionamento, agevolare la cooperazione transfrontaliera in tema di energia, **compresa l'energia** rinnovabile;
 - (c) per il settore digitale, contribuire **alla definizione di progetti di interesse comune connessi** allo sviluppo di reti **sicure** ad altissima capacità e di sistemi 5G, all'aumento

della resilienza e della capacità delle reti dorsali digitali sui territori dell'UE, collegandole ai territori vicini, e alla digitalizzazione delle reti dei trasporti e dell'energia.

Articolo 4

Bilancio

1. La dotazione finanziaria per l'attuazione del programma per il periodo 2021-2027 è fissata a **43 850 768 000 EUR a prezzi costanti (XXX EUR a prezzi correnti)**.
2. Tale importo è ripartito come segue:
 - (a) **33 513 524 000 EUR a prezzi costanti (XXX EUR a prezzi correnti)** per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), di cui:
 - i) **17 746 000 000 EUR a prezzi costanti (XXX EUR a prezzi correnti)** dal cluster degli investimenti strategici europei;
 - ii) **10 000 000 000 EUR a prezzi costanti (11 285 493 000 EUR a prezzi correnti)** trasferiti dal Fondo di coesione e destinati a essere spesi in conformità alle disposizioni del presente regolamento esclusivamente negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione;
 - iii) **5 767 524 000 EUR a prezzi costanti (6 500 000 000 EUR a prezzi correnti)** dal cluster della difesa per l'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto ii);
 - (b) **8 650 000 000 EUR** per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), di cui **il 15 %, in base all'accettazione da parte del mercato**, per progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile. **Se la soglia del 15 % è raggiunta, la Commissione aumenta tale importo fino al 20 %, in base all'accettazione da parte del mercato;**
 - (c) **2 662 000 000 EUR a prezzi costanti (3 000 000 000 EUR a prezzi correnti)** per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c).
3. La Commissione non si discosta dall'importo di cui al comma 2, lettera a), punto ii).

4. ***Fino all'1 % dell'importo*** di cui al paragrafo 1 può finanziare l'assistenza tecnica e amministrativa necessaria per l'attuazione del programma e degli orientamenti settoriali specifici, segnatamente le attività di preparazione, sorveglianza, controllo, audit e valutazione, compresi i sistemi informatici istituzionali. Tale importo può essere utilizzato anche per finanziare misure di accompagnamento complementari alla preparazione dei progetti, ***in particolare per fornire consulenza ai promotori di progetti riguardo alle opportunità di finanziamento onde contribuire alla strutturazione del loro finanziamento dei progetti.***
 5. Gli impegni di bilancio per azioni la cui realizzazione si estenda su più esercizi possono essere ripartiti su più esercizi in frazioni annue.
 6. Fatto salvo il regolamento finanziario, le spese per le azioni nell'ambito di progetti inclusi nel primo programma di lavoro possono essere ammesse a decorrere dal 1° gennaio 2021.
 7. L'importo trasferito dal Fondo di coesione è eseguito ai sensi del presente regolamento, conformemente al paragrafo 8 e fatto salvo l'articolo 14, paragrafo 2, lettera b).
 8. Per quanto riguarda gli importi trasferiti dal Fondo di coesione, **■ fino al 31 dicembre 2022**, la selezione dei progetti ammissibili al finanziamento rispetta le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione **■**. Dal 1° gennaio 2023, le risorse trasferite al programma che non siano state impegnate per progetti riguardanti infrastrutture di trasporto sono messe a disposizione, ***su base competitiva***, di tutti gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione per finanziare progetti riguardanti infrastrutture di trasporto in conformità al presente regolamento.]
- 8 bis. L'importo trasferito dal Fondo di coesione non è utilizzato per finanziare programmi di lavoro transettoriali né operazioni di finanziamento misto.**
9. Le risorse assegnate agli Stati membri in regime di gestione concorrente possono, su richiesta degli Stati membri, essere trasferite al programma. La Commissione esegue tali risorse direttamente in conformità all'[articolo 62, paragrafo 1, lettera a)], del regolamento finanziario, o indirettamente, in conformità alla lettera c) del medesimo articolo. **■ Tali risorse sono utilizzate a beneficio dello Stato membro interessato.**

9 bis. Fatto salvo l'articolo 4, paragrafo 9, nel settore digitale le risorse assegnate agli Stati membri in regime di gestione concorrente possono, su richiesta degli Stati membri, essere trasferite al programma, anche per integrare il finanziamento delle azioni ammissibili a

norma dell'articolo 9, paragrafo 4, fino al 100 % del costo totale ammissibile, ove possibile, fatti salvi il principio di cofinanziamento di cui all'articolo 190 del regolamento finanziario e le norme sugli aiuti di Stato. Tali risorse sono utilizzate esclusivamente a beneficio dello Stato membro interessato.

Articolo 5

Paesi terzi associati al programma

1. Il programma è aperto ai seguenti paesi terzi:

- (a) paesi membri dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA) che sono anche membri dello Spazio economico europeo (SEE), conformemente alle condizioni stabilite dall'accordo SEE;
- (b) paesi in via di adesione, paesi candidati e potenziali candidati conformemente ai principi e alle condizioni generali per la loro partecipazione ai programmi dell'Unione stabiliti dai rispettivi accordi quadro e dalle rispettive decisioni dei consigli di associazione o da accordi analoghi, e alle condizioni specifiche stabilite dagli accordi tra l'Unione e tali paesi;
- (c) paesi interessati dalla politica europea di vicinato conformemente ai principi generali e alle condizioni generali per la loro partecipazione ai programmi dell'Unione stabiliti dai rispettivi accordi quadro e dalle rispettive decisioni dei consigli di associazione o da accordi analoghi, e alle condizioni specifiche stabilite dagli accordi tra l'Unione e tali paesi;
- (d) altri paesi terzi, conformemente alle condizioni stabilite in un accordo specifico per la partecipazione di un paese terzo ai programmi dell'Unione, purché tale accordo:
 - garantisca un giusto equilibrio tra i contributi e i benefici per il paese terzo che partecipa ai programmi dell'Unione;
 - stabilisca le condizioni per la partecipazione ai programmi, compreso il calcolo dei contributi finanziari ai singoli programmi e i rispettivi costi amministrativi. Detti contributi costituiscono entrate con destinazione specifica ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento finanziario;

- non conferisca al paese terzo poteri decisionali riguardo al programma;
- garantisca il diritto dell'Unione di assicurare una sana gestione finanziaria e di proteggere i propri interessi finanziari;
- **garantisca reciprocità nell'accesso a programmi analoghi nel paese terzo, segnatamente per quanto riguarda gli appalti pubblici.**

2. I paesi terzi di cui al paragrafo 1 e gli organismi stabiliti in tali paesi non sono ammessi a ricevere assistenza finanziaria a titolo del presente regolamento, tranne nel caso in cui ciò sia indispensabile per il conseguimento degli obiettivi di determinati progetti di interesse comune, alle condizioni stabilite dai programmi di lavoro di cui all'articolo 19 e **conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 8 del regolamento (UE) n. 1315/2013.**

Articolo 6

Attuazione e forme di finanziamento dell'UE

1. Il programma è attuato in regime di gestione diretta in conformità al regolamento finanziario o di gestione indiretta con gli organismi di cui all'articolo [62, paragrafo 1, lettera c)], del regolamento finanziario.
2. Il programma può concedere finanziamenti **sotto forma di sovvenzioni e appalti come previsto** dal regolamento finanziario ■ . Esso può inoltre **contribuire a** operazioni di finanziamento misto ■ in conformità al regolamento dell'InvestEU e al titolo X del regolamento finanziario. **Nel settore dei trasporti, il contributo dell'Unione alle operazioni di finanziamento misto non supera il 10 % dell'importo di bilancio indicato all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto i). Nel settore dei trasporti, le operazioni di finanziamento misto possono essere utilizzate per azioni relative a una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, inclusiva, accessibile e sicura, quali indicate all'articolo 9, paragrafo 2, lettera b).**
3. La Commissione può delegare ad agenzie esecutive poteri di esecuzione parziale del programma conformemente all'articolo [69] del regolamento finanziario, adattandola alle esigenze di una gestione ottimale ed efficiente del programma nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale.

4. I contributi a un meccanismo di mutua assicurazione possono coprire il rischio associato al recupero dei fondi dovuti dai destinatari e sono considerati una garanzia sufficiente a norma del regolamento finanziario. Si applicano le disposizioni di cui all'[articolo X del] regolamento XXX [successore del regolamento sul fondo di garanzia].

Articolo 7

Progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile

1. I progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile **contribuiscono alla decarbonizzazione, al completamento del mercato interno dell'energia e al rafforzamento della sicurezza dell'approvvigionamento. Tali progetti** sono inclusi in un accordo di cooperazione o in qualsiasi altro tipo di accordo tra **almeno due** Stati membri o in accordi tra **almeno uno Stato membro e un paese terzo o** paesi terzi a norma degli articoli **8, 9, 11 e 13** della direttiva **(UE) 2018/2001**. Tali progetti sono individuati in base ai criteri **generali** e alla procedura di cui nella parte IV dell'allegato del presente regolamento.
2. Entro il 31 dicembre 2019, la Commissione adotta un atto delegato a norma dell'articolo 23, lettera d), del presente regolamento per specificare ulteriormente, **fatti salvi i criteri di attribuzione di cui all'articolo 13**, i criteri di selezione **specifici** e precisare i dettagli della procedura di selezione dei progetti, e dà pubblicazione dei metodi di valutazione del contributo dei progetti ai criteri generali e di **effettuazione dell'analisi costi-benefici** specificati nella parte IV dell'allegato.
3. Ai sensi del presente regolamento, gli studi volti a sviluppare e individuare progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile sono ammissibili al finanziamento.
4. I progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile sono ammissibili al finanziamento di lavori da parte dell'Unione se soddisfano i seguenti criteri aggiuntivi:
 - (a) l'analisi dei costi-benefici specifica per il progetto, a norma dell'allegato, parte IV, punto 3, **è obbligatoria per tutti i progetti finanziati, è effettuata in maniera trasparente, globale e completa e** fornisce prove sull'esistenza di risparmi sui costi e/o vantaggi significativi in termini di integrazione dei sistemi, **sostenibilità ambientale, sicurezza dell'approvvigionamento o innovazione**; inoltre,

- (b) il richiedente dimostra che il progetto non si concretizzerebbe o non sarebbe commercialmente sostenibile in assenza della sovvenzione. Questa analisi tiene conto di eventuali entrate derivanti da regimi di sostegno.
5. L'importo della sovvenzione per lavori è proporzionato ai risparmi sui costi e/o ai vantaggi di cui nella parte IV, punto 2, lettera b), dell'allegato, non supera l'importo necessario a garantire che il progetto si concretizzi o diventi commercialmente sostenibile **e rispetta le disposizioni dell'articolo 14, paragrafo 3.**
6. ***Il programma prevede la possibilità di un finanziamento coordinato con il quadro favorevole per la diffusione dell'energia rinnovabile di cui all'articolo 3, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2018/2001 e il cofinanziamento con il meccanismo di finanziamento dell'energia rinnovabile dell'Unione di cui all'articolo 33 del regolamento (UE) 2018/1999.***

La Commissione valuta regolarmente l'utilizzo dei fondi in relazione all'importo di riferimento di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), per i progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile. In seguito a tale valutazione, in mancanza di una sufficiente accettazione da parte del mercato dei progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, il bilancio inutilizzato previsto per detti progetti è impiegato per conseguire gli obiettivi delle reti energetiche transeuropee di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), per le azioni ammissibili di cui all'articolo 9, paragrafo 3; inoltre, a partire dal 2024, detto bilancio può essere utilizzato per cofinanziare il meccanismo di finanziamento dell'energia rinnovabile dell'Unione istituito nel quadro del regolamento (UE) 2018/1999.

La Commissione adotta, mediante un atto di esecuzione, norme specifiche sul cofinanziamento tra le parti di progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile nell'ambito del CEF e il meccanismo di finanziamento istituito nel quadro dell'articolo 33 del regolamento (UE) 2018/1999. Si applica la procedura d'esame di cui all'articolo 22.

Articolo 8

Progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale

1. I progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale **sono i progetti che dovrebbero dare un contributo importante agli obiettivi strategici dell'Unione in materia di connettività e/o fornire l'infrastruttura di rete a sostegno della**

trasformazione digitale dell'economia e della società nonché del mercato unico digitale europeo.

1 bis. I progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale soddisfano i criteri di seguito indicati:

- (a) contribuire all'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c);**
- (b) diffondere la tecnologia disponibile migliore e più adatta allo specifico progetto, che propone un equilibrio ottimale in termini di capacità di trasmissione dei dati, sicurezza della trasmissione, resilienza della rete, sicurezza informatica ed efficienza sotto il profilo dei costi.**

2. Ai sensi del presente regolamento, gli studi volti a sviluppare e individuare progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale sono ammissibili al finanziamento.

3. Fatti salvi i criteri di attribuzione di cui all'articolo 13, la priorità di finanziamento è stabilita tenendo conto dei seguenti criteri:

- (a) le azioni che contribuiscono all'accesso e alla diffusione di reti ad altissima capacità, compresa la connettività 5G e altri tipi di connettività di punta, in linea con gli obiettivi strategici di connettività dell'UE in settori in cui sono presenti volani socioeconomici, sono priorizzate tenendo conto delle loro esigenze di connettività e della copertura di zona aggiuntiva generata, comprese le famiglie, conformemente alla parte V dell'allegato. La diffusione di tipo stand-alone applicata ai volani socioeconomici può essere sostenuta, tranne in casi economicamente sproporzionati o fisicamente impraticabili;**
- (b) azioni che contribuiscono alla fornitura di connettività locale senza fili di altissima qualità nelle comunità locali, conformemente alle condizioni di cui nella parte V dell'allegato;**
- (c) le azioni che contribuiscono alla diffusione di corridoi 5G lungo i principali assi di trasporto, anche sulle reti transeuropee dei trasporti, sono priorizzate per garantire la copertura lungo i principali assi di trasporto onde consentire la fornitura ininterrotta di servizi digitali sinergici, tenuto conto dell'importanza socioeconomica delle soluzioni**

tecnologiche attualmente installate in un'ottica orientata al futuro. Un elenco indicativo di progetti che potrebbero beneficiare del sostegno è riportato nella parte V dell'allegato;

- (d) i progetti volti alla realizzazione *o a un adeguamento significativo* di reti dorsali transfrontaliere che colleghino l'Unione a paesi terzi e rafforzino i collegamenti *tra le reti di comunicazioni elettroniche* all'interno del territorio dell'Unione, anche con cavi sottomarini, sono prioritizzati in base a quanto contribuiscono significativamente all'aumento *delle prestazioni e* della resilienza e *all'altissima* capacità *di tali* reti di comunicazione elettronica ■ ;

- (f) per quanto riguarda i progetti che si servono di piattaforme digitali operative, viene data la precedenza alle azioni basate su tecnologie di punta, considerando aspetti come l'interoperabilità, la sicurezza informatica, la privacy dei dati e il riutilizzo.

CAPO III AMMISSIBILITÀ

Articolo 9

Azioni ammissibili

1. Solo le azioni che contribuiscono al conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 3, *tenendo conto degli impegni di decarbonizzazione a lungo termine*, sono ammissibili al finanziamento. Fra di esse rientrano ■ studi, lavori e altre misure di accompagnamento necessarie per la gestione e l'attuazione del programma e degli orientamenti settoriali specifici. *Gli studi sono ammissibili solo se relativi a progetti ammissibili nell'ambito del presente programma.*
2. Per quanto riguarda il settore dei trasporti sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento *solo* le azioni seguenti:
 - (a) azioni relative a reti efficienti, *interoperabili e multimodali per lo sviluppo di infrastrutture ferroviarie, stradali, marittime e delle vie navigabili interne*:
 - i) azioni per la realizzazione della rete centrale conformemente al capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013, comprese le azioni relative *a collegamenti*

transfrontalieri e a collegamenti mancanti, come quelli indicati nella parte III dell'allegato del presente regolamento, nonché a nodi urbani, *piattaforme logistiche multimodali*, porti marittimi, porti interni, terminali ferroviario-stradali *e collegamenti con aeroporti* della rete centrale, di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013. Le azioni per la realizzazione della rete centrale possono includere elementi correlati facenti parte della rete globale, qualora ciò sia necessario per ottimizzare gli investimenti, in base alle modalità specificate nei programmi di lavoro di cui all'articolo 19 del presente regolamento;

ii) azioni *relative a* collegamenti transfrontalieri della rete globale conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, *come quelli indicati* nella parte III, *punto 2*, dell'allegato del presente regolamento, *azioni di cui nella parte III, punto 3, dell'allegato al presente regolamento, azioni relative agli studi per lo sviluppo della rete globale e azioni relative ai porti marittimi e interni della rete globale conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013;*

ii bis) azioni per il ripristino dei collegamenti ferroviari transfrontalieri regionali mancanti della TEN-T che sono stati abbandonati o eliminati;

iii) azioni per la realizzazione di sezioni della rete globale situate in regioni ultraperiferiche, conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, comprese le azioni relative ai pertinenti nodi urbani, porti marittimi, porti interni, terminali ferroviario-stradali, *collegamenti con aeroporti e piattaforme logistiche multimodali* della rete globale di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013;

iv) azioni di sostegno a progetti di interesse comune finalizzati a collegare la rete transeuropea alle reti infrastrutturali di paesi vicini, di cui all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1315/2013;

(b) azioni relative a una mobilità intelligente, *interoperabile*, sostenibile, *multimodale*, inclusiva, *accessibile* e sicura:

- i) azioni di sostegno alle autostrade del mare di cui all'articolo 21 del regolamento (UE) n. 1315/2013, ***mettendo l'accento sulla navigazione transfrontaliera su rotte brevi;***
- ii) azioni di sostegno ai sistemi di applicazioni telematiche **■** ai sensi dell'articolo 31 del regolamento (UE) n. 1315/2013 ***per i corrispettivi modi di trasporto, tra cui in particolare:***
- ***per le ferrovie: l'ERTMS;***
 - ***per le vie navigabili interne: i RIS;***
 - ***per il trasporto stradale: l'STI;***
 - ***per il trasporto marittimo: il VTMS e i servizi marittimi elettronici, inclusi i servizi d'interfaccia unica quali l'interfaccia marittima unica, i sistemi delle comunità portuali e i relativi sistemi d'informazione doganale;***
 - ***per il trasporto aereo: i sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare quelli risultanti dal sistema SESAR;***
- iii) azioni di sostegno ai servizi ***sostenibili*** di trasporto merci ai sensi dell'articolo 32 del regolamento (UE) n. 1315/2013 ***e azioni volte a ridurre il rumore del trasporto ferroviario;***
- iv) azioni di sostegno alle nuove tecnologie e all'innovazione, compresa l'automazione, a migliori servizi di trasporto, all'integrazione modale e all'infrastruttura per i combustibili alternativi ***per tutti i modi di trasporto***, a norma dell'articolo 33 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- v) azioni intese a eliminare gli ostacoli all'interoperabilità, in particolare in relazione agli effetti sui corridoi o sulla rete, ***ai sensi dell'articolo 3, lettera o), del regolamento (UE) n. 1315/2013, anche per quanto riguarda la promozione di un aumento del traffico merci per ferrovia, inclusi impianti automatici per il cambio dello scartamento;***

v bis) azioni intese a eliminare gli ostacoli all'interoperabilità, in particolare nei nodi urbani quali definiti all'articolo 30 del regolamento (UE) n. 1315/2013;

vi) azioni per la realizzazione di infrastrutture e mobilità sicure, anche nell'ambito della sicurezza stradale, ai sensi dell'articolo 34 del regolamento (UE) n. 1315/2013;

vii) azioni volte a migliorare la resilienza delle infrastrutture di trasporto, **in particolare** rispetto ai cambiamenti climatici e alle calamità naturali, **e la resilienza alle minacce alla sicurezza informatica;**

viii) azioni volte a migliorare, **in tutti i modi di trasporto**, l'accessibilità alle infrastrutture di trasporto per tutti gli utenti, **in particolare quelli a mobilità ridotta**, ai sensi dell'articolo 37 del regolamento (UE) n. 1315/2013;

ix) azioni volte a migliorare l'accessibilità e la disponibilità delle infrastrutture di trasporto per motivi di sicurezza e protezione civile **e azioni volte ad adeguare le infrastrutture di trasporto ai fini dei controlli alle frontiere esterne dell'Unione, con lo scopo di facilitare i flussi di traffico;**

(c) nell'ambito dell'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto ii), **e conformemente all'articolo 11 bis**, azioni, o attività specifiche nell'ambito di un'azione, volte a supportare **porzioni, nuove o esistenti**, della rete **transeuropea dei trasporti utilizzabili per il trasporto** militare, con l'obiettivo di **adeguarle alle esigenze** dell'infrastruttura **a duplice uso**.

3. Per quanto riguarda il settore dell'energia, sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento **solo** le azioni seguenti:

(a) azioni relative a progetti di interesse comune di cui all'articolo 14 del regolamento (UE) n. 347/2013;

(b) azioni di sostegno a progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, **anche a favore di soluzioni innovative e dello stoccaggio di energia rinnovabile**, compresa la loro concezione, di cui nella parte IV dell'allegato del presente regolamento, fatto salvo il rispetto delle condizioni stabilite dall'articolo 7 del presente regolamento.

4. Per quanto riguarda il settore digitale, sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento *solo* le azioni seguenti:
- (a) azioni di sostegno *all'accesso e alla diffusione di reti ad altissima capacità, compresi sistemi 5G, in grado di fornire* connettività Gigabit *in settori in cui sono presenti* volani socioeconomici;
 - (b) azioni di sostegno alla fornitura, presso le comunità locali, di connettività locale senza fili di altissima qualità, gratuita e priva di condizioni discriminatorie;
 - (c) azioni per la realizzazione di una copertura ininterrotta, con sistemi 5G, di tutti i principali assi di trasporto, comprese le reti transeuropee dei trasporti;
 - (d) azioni di sostegno alla realizzazione di reti dorsali *nuove o a un adeguamento significativo di quelle esistenti*, anche con cavi sottomarini, negli Stati membri e tra *di essi* e tra l'Unione e paesi terzi;
 - (f) azioni finalizzate all'acquisizione dei requisiti concernenti l'infrastruttura per la connettività digitale per progetti transfrontalieri nei settori dei trasporti e dell'energia e/o di sostegno alle piattaforme digitali operative associate direttamente a infrastrutture dei trasporti e dell'energia.

Un elenco indicativo di progetti ammissibili nel settore digitale è riportato nella parte V dell'allegato.

Articolo 10

Sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale

1. Le azioni che contribuiscono *simultaneamente* al conseguimento di uno o più obiettivi di almeno due settori, conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, lettere a), b) e c), sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento *e a un tasso di cofinanziamento più elevato, conformemente all'articolo 14*. Tali azioni sono attuate mediante programmi di lavoro ■ riguardanti almeno due settori, con criteri di attribuzione specifici, finanziati con contributi di bilancio provenienti dai settori interessati.
2. Nell'ambito di ciascuno dei settori dei trasporti, dell'energia o digitale, le azioni ammissibili ai sensi dell'articolo 9 possono includere elementi *sinergici relativi a uno degli altri settori, che*

non **sono** correlati ad azioni ammissibili conformemente all'articolo 9, paragrafi 2, 3 e 4 rispettivamente, a condizione che rispondano a tutti i seguenti requisiti:

- (a) il costo degli elementi **sinergici** non supera il 20 % del costo ammissibile totale dell'azione e
- (b) gli elementi **sinergici** sono correlati al settore dei trasporti, dell'energia o digitale e
- (c) gli elementi **sinergici** permettono di accrescere in misura notevole i benefici socioeconomici, climatici o ambientali dell'azione.

Articolo 11

Soggetti idonei

1. Oltre ai criteri di cui all'articolo [197] del regolamento finanziario, si applicano i criteri di ammissibilità di cui al presente articolo.
2. Sono ammessi i seguenti soggetti:
 - (a) i soggetti giuridici stabiliti in uno Stato membro, **comprese le joint venture**;
 - (b) i soggetti giuridici stabiliti in un paese terzo associato al programma **ovvero in paesi e territori d'oltremare**;
 - (c) i soggetti giuridici costituiti a norma del diritto dell'Unione e le organizzazioni internazionali, qualora il loro coinvolgimento sia previsto dai programmi di lavoro.
3. Non sono ammesse le persone fisiche.
4. I soggetti giuridici stabiliti in un paese terzo non associato al programma sono eccezionalmente ammessi al sostegno nell'ambito del programma ove ciò sia indispensabile per il conseguimento degli obiettivi di un determinato progetto di interesse comune **nel settore dei trasporti, dell'energia e digitale** o di un progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile.
5. **Sono** ammissibili solo le proposte presentate da uno o più Stati membri o, d'intesa con gli Stati membri interessati, da organizzazioni internazionali, imprese comuni o imprese od organismi pubblici o privati, **comprese le autorità regionali o locali. Se uno Stato membro non approva la presentazione, lo rende noto.**

Uno Stato membro può decidere che, per un programma di lavoro specifico o per categorie specifiche di domande, possono essere presentate proposte senza il suo accordo. In tal caso ciò è indicato, su richiesta dello Stato membro interessato, nel programma di lavoro pertinente e nell'invito a presentare proposte in questione.

Articolo 11 bis

Requisiti specifici di ammissibilità riguardanti l'adeguamento delle reti TEN-T a un duplice utilizzo, civile e militare

- 1. Le azioni che contribuiscono all'adeguamento delle reti centrali o globali TEN-T quali definite dal regolamento (UE) n. 1315/2013, allo scopo di consentire un duplice utilizzo, civile e militare, dell'infrastruttura, sono soggette ai seguenti requisiti supplementari di ammissibilità:*
 - (a) le proposte sono presentate da uno o più Stati membri o, d'intesa con gli Stati membri interessati, dai soggetti giuridici stabiliti negli Stati membri;*
 - (b) le azioni si riferiscono alle sezioni o ai nodi individuati dagli Stati membri negli allegati al documento "Requisiti militari per la mobilità militare all'interno e all'esterno dell'UE" quale adottato dal Consiglio il 20 novembre 2018¹ o a qualsiasi successivo elenco adottato in seguito e a qualsiasi altro elenco indicativo di progetti prioritari che possono essere individuati dagli Stati membri conformemente al piano d'azione sulla mobilità militare;*
 - (c) le azioni possono riguardare sia l'adeguamento di componenti dell'infrastruttura esistenti che la costruzione di componenti nuove, tenendo conto delle esigenze infrastrutturali di cui al paragrafo 2;*
 - (d) le azioni che attuano un livello di requisito concernente l'infrastruttura al di là del livello richiesto per il duplice utilizzo sono ammissibili; tuttavia, il loro costo è ammissibile solo fino al livello di costo corrispondente al livello di requisito necessario per il duplice utilizzo. Le azioni relative a infrastrutture utilizzate solo per scopi militari non sono ammissibili;*

¹ *ST 13674/18.*

(e) le azioni nell'ambito del presente articolo sono finanziate solo a titolo dell'importo di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto iii).

2. *La Commissione adotta un atto di esecuzione in cui specifica, ove necessario, i requisiti relativi all'infrastruttura applicabili a determinare categorie di azioni infrastrutturali a duplice utilizzo e la procedura di valutazione delle azioni connesse con le azioni infrastrutturali di difesa civile a duplice utilizzo.*

A seguito della valutazione intermedia del programma di cui all'articolo 21, paragrafo 2, la Commissione può proporre all'autorità di bilancio di trasferire i fondi che non siano stati impegnati dall'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto iii), all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto i).

CAPO III
SOVVENZIONI

Articolo 12

Sovvenzioni

Le sovvenzioni nell'ambito del programma sono concesse e gestite conformemente al titolo VIII del regolamento finanziario.

Articolo 13

Criteri di attribuzione

1. **■** Criteri di attribuzione ***trasparenti*** sono definiti nei programmi di lavoro di cui all'articolo 19 e negli inviti a presentare proposte tenendo conto, nella misura applicabile, ***solo*** dei seguenti elementi:
- (a) ripercussioni economiche, sociali e ambientali, ***comprese le ripercussioni climatiche*** (costi e benefici ***del ciclo di vita del progetto***), ***solidità, completezza e trasparenza dell'analisi***;
 - (b) aspetti inerenti all'innovazione, ***alla digitalizzazione***, alla sicurezza, all'interoperabilità e all'accessibilità, ***anche per le persone a mobilità ridotta***;
 - (c) dimensione transfrontaliera, ***integrazione delle reti e accessibilità territoriale, anche per le regioni ultraperiferiche e insulari***;
 - (c bis) ***valore aggiunto europeo***;
 - (d) sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale;
 - (e) grado di maturità dell'azione a livello di sviluppo del progetto;
 - (e bis) ***solidità della strategia di manutenzione proposta per il progetto completato***;
 - (f) solidità del piano di attuazione proposto;
 - (g) effetto catalizzatore dell'assistenza finanziaria dell'Unione sugli investimenti;

(h) necessità di superare ostacoli finanziari, **come quelli generati da** una sostenibilità commerciale insufficiente, **elevati costi iniziali** o l'assenza di finanziamenti da parte del mercato;

(h bis) potenziale del duplice uso nel contesto della mobilità militare;

i) coerenza con i piani dell'Unione e nazionali per l'energia e il clima, **compreso il principio dell'efficienza energetica al primo posto.**

2. La valutazione della conformità delle proposte ai criteri di attribuzione tiene conto, ove pertinente, della resilienza agli effetti avversi dei cambiamenti climatici mediante una valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici comprendente le opportune misure di adeguamento.
3. La valutazione della conformità delle proposte ai criteri di attribuzione assicura che ove pertinente, come specificato nei programmi di lavoro, le azioni finanziate dal programma che prevedono l'uso di una tecnologia di posizionamento, navigazione e sincronizzazione siano tecnicamente compatibili con i programmi EGNOS/Galileo e Copernico.
4. Per il settore dei trasporti, la valutazione della conformità delle proposte ai criteri di attribuzione di cui al paragrafo 1 garantisce, se del caso, la coerenza delle azioni proposte rispetto ai piani di lavoro per i corridoi e agli atti di esecuzione a norma dell'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013, e fa sì che sia tenuto conto del parere **consultivo** del coordinatore europeo responsabile ai sensi dell'articolo 45, paragrafo 8, di detto regolamento. **La valutazione esamina inoltre se l'attuazione delle azioni finanziate dal CEF rischi di perturbare i flussi di merci e passeggeri sulla sezione della linea interessata dal progetto e se tali rischi siano stati attenuati.**
5. Per quanto concerne le azioni relative ai progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, i criteri di attribuzione stabiliti dai programmi di lavoro e dagli inviti a presentare proposte tengono conto delle condizioni indicate all'articolo 7, paragrafo 4.
6. Relativamente alle azioni riguardanti i progetti di interesse comune in materia di connettività digitale, i criteri di attribuzione stabiliti dai programmi di lavoro e dagli inviti a presentare proposte tengono conto delle condizioni indicate all'articolo 8, paragrafo 3.

Articolo 14

Tassi di cofinanziamento

1. Per quanto riguarda gli studi, l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non può superare il 50 % del costo ammissibile totale. Per gli studi finanziati con gli importi trasferiti dal Fondo di coesione, i tassi massimi di cofinanziamento sono quelli applicabili al Fondo di coesione, come specificato al paragrafo 2, lettera b).
2. Per i lavori nel settore dei trasporti si applicano i seguenti tassi massimi di cofinanziamento:
 - (a) per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), **punto i**), l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non può superare il 30 % del costo ammissibile totale. I tassi di cofinanziamento possono aumentare fino a un massimo del 50 % per azioni relative a collegamenti transfrontalieri alle condizioni di cui alla lettera c) del presente paragrafo, per azioni di sostegno a sistemi di applicazioni telematiche, **per azioni di sostegno a vie navigabili interne e all'interoperabilità ferroviaria**, per azioni di sostegno a nuove tecnologie e all'innovazione, per azioni di sostegno **al miglioramento** delle infrastrutture **per la sicurezza e per azioni volte ad adeguare l'infrastruttura di trasporto ai fini dei controlli alle frontiere esterne dell'Unione**, in linea con la sua normativa pertinente. Per azioni in regioni ultraperiferiche, **i tassi di cofinanziamento sono fissati a un massimo del 70 %**;
 - (a bis) per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto ii), l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non può superare il 50 % del costo ammissibile totale. I tassi di cofinanziamento possono aumentare fino a un massimo dell'85 % se le risorse necessarie sono trasferite al programma a norma dell'articolo 4, paragrafo 9;**
 - (b) riguardo agli importi trasferiti dal Fondo di coesione, i tassi massimi di cofinanziamento sono quelli applicabili al Fondo di coesione, di cui al regolamento (UE) XXX [CPR]. Tali tassi di cofinanziamento possono aumentare fino a un massimo dell'85 % per azioni relative a collegamenti transfrontalieri alle condizioni di cui alla lettera c) del presente paragrafo **e per azioni relative ai collegamenti mancanti**;

- (c) per quanto riguarda le azioni relative a collegamenti transfrontalieri, l'aumento dei tassi massimi di cofinanziamento previsti dalle lettere a) e b) è applicabile esclusivamente ad azioni che dimostrino un grado particolarmente elevato di integrazione nella loro pianificazione e attuazione ai fini dei criteri di attribuzione di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera c), ***ad esempio*** con un'unica società che realizzi il progetto, una struttura di governance comune e un quadro giuridico bilaterale o un atto di esecuzione a norma dell'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013. ***Inoltre, il tasso di cofinanziamento applicabile ai progetti realizzati da strutture di gestione integrate, comprese joint venture, conformemente all'articolo 11, paragrafo 2, lettera a), può essere aumentato del 5 %.***
3. Per i lavori nel settore dell'energia si applicano i seguenti tassi massimi di cofinanziamento:
- (a) per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non può superare il 50 % del costo ammissibile totale; ***per quanto concerne i lavori nelle regioni ultraperiferiche, i tassi di cofinanziamento non possono superare il 70 %;***
- (b) i tassi di cofinanziamento possono aumentare fino a un massimo del 75 % per le azioni che contribuiscono allo sviluppo di progetti di interesse comune, in base ai criteri di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 347/2013, e garantiscono un grado elevato di sicurezza dell'approvvigionamento a livello regionale o di Unione, ovvero rafforzano la solidarietà dell'Unione o prevedono soluzioni molto innovative.
4. Per i lavori nel settore digitale si applicano i seguenti tassi massimi di cofinanziamento: per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c), l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non può superare il 30 % del costo ammissibile totale. ***Per i lavori nelle regioni ultraperiferiche, i tassi di cofinanziamento non possono superare il 70 %.*** I tassi di cofinanziamento possono aumentare fino al 50 % per azioni con una forte dimensione transfrontaliera, quali la copertura ininterrotta con sistemi 5G lungo i principali assi di trasporto o la realizzazione di reti dorsali tra Stati membri e tra l'Unione e paesi terzi, e fino al 75 % per azioni per la realizzazione della connettività Gigabit dei volani socioeconomici. Le azioni riguardanti la fornitura di connettività locale senza fili nelle comunità locali, ***se attuate mediante sovvenzioni di valore modesto, possono essere***

finanziate attraverso l'assistenza finanziaria dell'Unione fino al 100 % dei costi ammissibili, fatto salvo il principio di cofinanziamento.

5. Il tasso massimo di cofinanziamento applicabile ad azioni selezionate nell'ambito di programmi di lavoro transettoriali di cui all'articolo 10, **paragrafo 1**, è il tasso massimo di cofinanziamento più elevato applicabile ai settori interessati. ***Inoltre, il tasso di cofinanziamento applicabile a tali azioni può essere aumentato del 10 %.***

Articolo 15

Costi ammissibili

Oltre ai criteri di cui all'articolo [186] del regolamento finanziario, si applicano i seguenti criteri di ammissibilità dei costi:

- (a) solo le spese sostenute negli Stati membri possono essere considerate ammissibili, tranne nel caso in cui il progetto di interesse comune o transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile riguardi il territorio di uno o più paesi terzi di cui all'articolo 5 o all'articolo 11, paragrafo 4, del presente regolamento o si riferisca ad acque internazionali e l'azione sia indispensabile ai fini del conseguimento degli obiettivi del progetto;
- (b) il costo delle apparecchiature, degli impianti e delle infrastrutture può essere interamente ammissibile quando è trattato come spesa in conto capitale dal beneficiario;
- (c) le spese relative all'acquisto di terreni non sono un costo ammissibile, ***fatta eccezione per i fondi trasferiti dal Fondo di coesione nel settore dei trasporti conformemente all'articolo 58 del regolamento (UE) XXX recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione e al Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo e migrazione, al Fondo per la Sicurezza interna e allo Strumento per la gestione delle frontiere e i visti;***
- (d) i costi ammissibili non includono l'imposta sul valore aggiunto ("IVA").

Articolo 16

Combinazione di sovvenzioni e altre fonti di finanziamento

1. È possibile combinare sovvenzioni e finanziamenti della Banca europea per gli investimenti, di banche nazionali di promozione o altre istituzioni finanziarie pubbliche e di sviluppo,

nonché di investitori e istituti finanziari del settore privato, anche mediante partenariati pubblico-privato.

2. Le sovvenzioni di cui al paragrafo 1 possono essere utilizzate per il tramite di inviti mirati a presentare proposte.

Articolo 17

Riduzione o soppressione delle sovvenzioni

1. Oltre alle ragioni di cui all'[articolo 131, paragrafo 4], del regolamento finanziario, l'importo della sovvenzione, **salvo in casi debitamente giustificati**, può essere ridotto per i seguenti motivi:
 - (a) l'azione non è stata avviata entro un anno, **per studi, o entro due anni, per lavori**, dalla data di inizio indicata nella convenzione di sovvenzione;
 - (b) da un esame dello stato di avanzamento dell'azione risulta che l'attuazione ha subito ritardi tali da compromettere il conseguimento degli obiettivi.
 2. Alla convenzione di sovvenzione **possono essere apportate modifiche o** può essere posto fine in base ai motivi di cui al paragrafo 1.
 3. **Prima che siano adottate decisioni concernenti la riduzione o cessazione della sovvenzione, il caso è esaminato in tutti i suoi aspetti e i beneficiari interessati hanno la possibilità di presentare osservazioni entro un termine ragionevole.**
- 3 bis. Gli stanziamenti d'impegno disponibili risultanti dall'applicazione del paragrafo 1 o del paragrafo 2 sono ripartiti fra altri programmi di lavoro proposti nell'ambito della corrispondente dotazione finanziaria quale stabilita all'articolo 4, paragrafo 2.**

Articolo 18

Finanziamento cumulativo, complementare e combinato

1. Un'azione che ha beneficiato di un contributo nell'ambito del programma può anche ricevere un finanziamento da un altro programma dell'Unione, anche da fondi in regime di gestione concorrente, purché tali finanziamenti non riguardino i medesimi costi. **L'attuazione rispetta le norme previste all'articolo 62 del regolamento finanziario.** Il finanziamento cumulativo non può superare il costo ammissibile totale dell'azione e il sostegno nell'ambito dei vari

programmi dell'Unione può essere calcolato proporzionalmente in conformità ai documenti che stabiliscono le condizioni per il sostegno.

2. Le azioni che soddisfano le seguenti condizioni cumulative:

- (a) sono state valutate in occasione di un invito a presentare proposte nell'ambito del programma;
- (b) rispettano i requisiti qualitativi minimi di detto invito;
- (c) non possono essere finanziate nell'ambito di detto invito a causa di vincoli di bilancio;

possono beneficiare del sostegno del Fondo europeo di sviluppo regionale o del Fondo di coesione a norma dell'[articolo 67, paragrafo 5], del regolamento (UE) XXX [CPR], **senza ulteriori valutazioni e** purché siano coerenti con le finalità del programma in questione. Si applicano le norme del fondo che fornisce il sostegno.

CAPO IV

PROGRAMMAZIONE, SORVEGLIANZA, VALUTAZIONE E CONTROLLO

Articolo 19

Programmi di lavoro

1. Il programma è attuato mediante i programmi di lavoro di cui all'articolo 110 del regolamento finanziario. ■

1 bis. Per garantire trasparenza e prevedibilità e migliorare la qualità dei progetti, la Commissione adotta, entro il 31 dicembre 2020, i primi programmi di lavoro pluriennali che comprenderanno il calendario degli inviti a presentare proposte per i primi tre anni del programma, i loro temi e il bilancio indicativo, nonché un quadro prospettico che copre l'intero periodo di programmazione.

2. La Commissione adotta i programmi di lavoro mediante un atto di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22 del presente regolamento.

3. Nel settore dell'energia, particolare attenzione va riservata ai progetti di interesse comune e alle azioni connesse che sono finalizzati a promuovere l'ulteriore integrazione del mercato

interno dell'energia, porre fine all'isolamento energetico ed eliminare le strozzature delle interconnessioni elettriche, con particolare riguardo ai progetti che contribuiscono al conseguimento dell'obiettivo di interconnessione di almeno il 10 % entro il 2020 e il 15 % entro il 2030, e ai progetti che contribuiscono alla sincronizzazione dei sistemi elettrici e delle reti dell'UE.

3 bis. *Conformemente all'articolo 200, paragrafo 2, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046, l'ordinatore competente può, se del caso, organizzare la procedura di selezione in due fasi come segue:*

- (a) i candidati presentano un fascicolo semplificato contenente informazioni relativamente sintetiche ai fini di una preselezione dei progetti basata su una serie limitata di criteri;*
- (b) i candidati preselezionati nella prima fase presentano un fascicolo completo dopo la chiusura della prima fase.*

Articolo 19 bis

Concessione del contributo finanziario dell'Unione

- 1.** *A seguito di ogni invito a presentare proposte in base a un programma di lavoro di cui all'articolo 19, la Commissione, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 22, fissa mediante un atto di esecuzione l'ammontare dell'assistenza finanziaria concessa ai progetti selezionati o a parti di essi. La Commissione ne precisa le condizioni e le modalità di applicazione.*
- 2.** *Nel corso dell'attuazione delle convenzioni di sovvenzione, la Commissione notifica ai beneficiari e agli Stati membri interessati le modifiche agli importi della sovvenzione e gli importi finali versati.*
- 3.** *I beneficiari presentano le relazioni quali definite nelle rispettive convenzioni di sovvenzione senza l'approvazione preventiva degli Stati membri. La Commissione fornisce agli Stati membri l'accesso alle relazioni riguardanti le azioni ubicate nel loro territorio.*

Articolo 20

Sorveglianza e relazioni

1. Gli indicatori da utilizzare per rendere conto dei progressi del programma nel conseguire gli obiettivi generali e specifici di cui all'articolo 3 figurano nella parte I dell'allegato.
2. Al fine di garantire una valutazione efficace dei progressi compiuti dal programma nel conseguimento dei propri obiettivi, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 per modificare la parte I dell'allegato allo scopo di rivedere o integrare gli indicatori, se necessario, e per integrare il presente regolamento con disposizioni sull'istituzione di un quadro di sorveglianza e valutazione.
3. Il sistema di rendicontazione garantisce una raccolta efficiente, efficace e tempestiva dei dati per la sorveglianza dell'attuazione e dei risultati del programma **e garantisce che tali dati e risultati siano idonei per un'analisi approfondita dei progressi compiuti, compreso il monitoraggio dell'azione per il clima**. A tale scopo sono imposti obblighi di rendicontazione proporzionati ai destinatari dei finanziamenti dell'Unione e, se del caso, agli Stati membri.

3 bis. La Commissione potenzia l'apposito sito Internet in modo da pubblicare in tempo reale una mappa dei progetti in fase di attuazione, unitamente ai dati pertinenti (valutazioni di impatto, valore, beneficiario, organismo di attuazione, stato di avanzamento) e presenta relazioni biennali sui progressi compiuti. Tali relazioni sui progressi compiuti menzionano l'attuazione del programma, in base ai suoi obiettivi generali e settoriali di cui all'articolo 3, chiarendo se i diversi settori siano sulla buona strada, se l'impegno totale di bilancio sia in linea con l'importo totale assegnato, se i progetti in corso abbiano raggiunto un grado sufficiente di completezza e se sia tuttora fattibile e opportuno realizzarli.

Articolo 21

Valutazione

1. Le valutazioni si svolgono con tempestività per alimentare il processo decisionale.
2. La valutazione intermedia del programma va effettuata non appena siano disponibili informazioni sufficienti sulla sua attuazione e comunque non oltre quattro anni dall'inizio della sua attuazione.
3. Al termine dell'attuazione del programma, e comunque non oltre quattro anni dalla fine del periodo di cui all'articolo 1, la Commissione effettua una valutazione finale del programma.

4. La Commissione comunica le conclusioni delle valutazioni, corredate delle proprie osservazioni, al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni.

Articolo 22

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato di coordinamento del CEF, ***che può riunirsi in formati diversi a seconda dell'argomento***. Esso 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 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 23

Atti delegati

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 del presente regolamento al fine di:
 - (a) ■ stabilire un quadro di sorveglianza e valutazione ***sulla base degli indicatori di cui alla parte I dell'allegato;***
 -
 - (d) ***integrare*** la parte IV dell'allegato, riguardante l'individuazione di progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile; ***stabilire e aggiornare l'elenco dei progetti transfrontalieri selezionati nel campo dell'energia rinnovabile.***
2. ***Fatto salvo l'articolo 172, secondo comma, del TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 del presente regolamento al fine di:***
 - (a) ***modificare la parte III dell'allegato in merito alla definizione dei corridoi della rete centrale di trasporto e di sezioni individuate in via preliminare sulla rete globale;***
 - (b) ***modificare la parte V dell'allegato, riguardante l'individuazione di progetti di interesse comune in materia di connettività digitale.***

Articolo 24
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 23 è conferito alla Commissione fino al 31 dicembre 2028.
3. La delega di potere di cui all'articolo 23 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 successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima di adottare un atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti dall'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 23 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 è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione del fatto che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 25
Informazione, comunicazione e pubblicità

1. I destinatari di finanziamenti dell'Unione rendono nota l'origine degli stessi e ne garantiscono la visibilità (in particolare quando promuovono azioni e risultati) diffondendo informazioni coerenti, efficaci e proporzionate destinate a pubblici diversi, tra cui i media e il vasto pubblico.
2. La Commissione conduce azioni di informazione e comunicazione sul programma, sulle singole azioni e sui risultati. Le risorse finanziarie destinate al programma contribuiscono

anche alla comunicazione istituzionale delle priorità politiche dell'Unione nella misura in cui si riferiscono agli obiettivi di cui all'articolo 3.

2 bis. *La trasparenza e la consultazione del pubblico sono assicurate nel rispetto della legislazione unionale e nazionale applicabile.*

Articolo 26

Tutela degli interessi finanziari dell'Unione

Un paese terzo che partecipi al programma in base a una decisione presa nel quadro di un accordo internazionale o in virtù di qualsiasi altro strumento giuridico concede i diritti necessari e l'accesso all'ordinatore responsabile, all'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e alla Corte dei conti europea per esercitare integralmente le rispettive competenze. Nel caso dell'OLAF, tali diritti comprendono il diritto di effettuare indagini, inclusi i controlli e le verifiche sul posto di cui al regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF).

CAPO VI
DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Articolo 27

Abrogazione e disposizioni transitorie

1. I regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 sono abrogati.
2. Fatto salvo il paragrafo 1, il presente regolamento non pregiudica il proseguimento o la modifica, fino alla loro chiusura, delle azioni interessate ai sensi del regolamento (UE) n. 1316/2013, che continua pertanto ad applicarsi alle azioni in questione fino alla loro chiusura.

La Commissione valuta l'efficacia e la coerenza rispetto alle politiche del regolamento (UE) n. 347/2013 e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione che riporta i risultati di tale valutazione entro il 31 dicembre 2020. In tale valutazione la Commissione prende in considerazione, tra l'altro, gli obiettivi energetici e climatici dell'Unione per il 2030, l'impegno di decarbonizzazione a lungo termine dell'Unione e il principio dell'efficienza energetica al primo posto. La relazione può essere corredata, se del caso, di una proposta legislativa finalizzata alla revisione del regolamento.

3. La dotazione finanziaria del programma può anche coprire le spese di assistenza tecnica e amministrativa necessarie per assicurare la transizione tra il programma e le misure adottate nell'ambito del suo predecessore, il meccanismo per collegare l'Europa ai sensi del regolamento (UE) n. 1316/2013.
4. Se necessario, possono essere iscritti in bilancio anche dopo il 2027 stanziamenti per coprire le spese di cui all'articolo 4, paragrafo 5, del presente regolamento al fine di consentire la gestione delle azioni non completate entro il 31 dicembre 2027.

Articolo 28
Entrata in vigore

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

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2021.

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

Fatto a ..., il

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente Il presidente

ALLEGATO

PARTE I - INDICATORI

Il programma sarà monitorato attentamente sulla base di una serie di indicatori finalizzati a misurare il grado di conseguimento dei suoi obiettivi generali e specifici, allo scopo di ridurre al minimo i costi e gli oneri amministrativi. A tale fine, saranno raccolti dati in riferimento ai seguenti indicatori fondamentali:

Settore	Obiettivi specifici	Indicatori
Trasporti	Reti efficienti, interconnesse <i>e multimodali</i> e infrastrutture per una mobilità intelligente, <i>interoperabile</i> , sostenibile, inclusiva, <i>accessibile</i> e sicura	Numero di collegamenti transfrontalieri e di collegamenti mancanti cui è stato destinato il sostegno del CEF (comprese azioni relative a nodi urbani, <i>collegamenti ferroviari transfrontalieri regionali, piattaforme multimodali</i> , porti marittimi, porti interni, collegamenti ad aeroporti e terminali ferroviario-stradali della rete centrale <i>e globale</i> TEN-T)
		Numero di azioni finanziate a titolo del CEF che contribuiscono alla digitalizzazione dei trasporti, <i>in particolare attraverso la diffusione dell'ERTMS, dei RIS, degli STI, di VT MIS e servizi marittimi elettronici e del SESAR</i>
		Numero di punti di approvvigionamento di carburanti alternativi costruiti o ammodernati con il sostegno del CEF
		Numero di azioni finanziate a titolo del

		CEF che contribuiscono alla sicurezza dei trasporti
		<i>Numero di azioni del CEF che contribuiscono all'accessibilità dei trasporti per le persone a mobilità ridotta</i>
		<i>Numero di azioni finanziate a titolo del CEF che contribuiscono a ridurre il rumore del trasporto ferroviario di merci</i>
	Adeguamento <i>di un'infrastruttura di trasporto a un duplice utilizzo civile e militare</i>	Numero di componenti delle infrastrutture di trasporto adeguate ■ alle esigenze <i>del duplice utilizzo civile e militare</i>

Energia	Contributo all'interconnettività e all'integrazione dei mercati	Numero di azioni del CEF che contribuiscono a progetti per l'interconnessione delle reti degli Stati membri e l'eliminazione di vincoli interni
	Sicurezza dell'approvvigionamento energetico	Numero di azioni del CEF che contribuiscono a progetti per garantire la resilienza della rete del gas
		Numero di azioni del CEF che contribuiscono a rendere intelligenti e digitali le reti e ad aumentare la capacità di stoccaggio dell'energia
	Sviluppo sostenibile mediante azioni volte a consentire la decarbonizzazione	Numero di azioni del CEF che contribuiscono a progetti che consentono di aumentare la quota di energia rinnovabile dei sistemi energetici
		Numero di azioni del CEF che contribuiscono alla cooperazione transfrontaliera nel settore delle energie rinnovabili
	Digitale	Contributo allo sviluppo dell'infrastruttura per la connettività digitale in tutta l'Unione europea
Numero di azioni del CEF che consentono la connettività 5G lungo gli assi di trasporto		
Numero di azioni del CEF che consentono nuove connessioni a reti ad altissima capacità ■		
Numero di azioni del CEF che contribuiscono alla digitalizzazione dei settori dell'energia e dei trasporti		

PARTE II: PERCENTUALI INDICATIVE PER IL SETTORE DEI TRASPORTI

Le risorse di bilancio di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto i), sono ripartite come segue:

60% per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera a): "Azioni relative a reti efficienti, interconnesse *e multimodali*":

40% per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera b): "Azioni relative a una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura".

Le risorse di bilancio di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto ii), sono ripartite come segue:

85% per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera a): "Azioni relative a reti efficienti, interconnesse e multimodali":

15% per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera b): "Azioni relative a una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura".

Per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera a), l'**85%** delle risorse di bilancio dovrebbe essere assegnato ad azioni riguardanti la rete centrale ■ e il 15% ad azioni riguardanti la rete globale.

PARTE III: CORRIDOI DELLA RETE CENTRALE DI TRASPORTO E **COLLEGAMENTI TRANSFRONTALIERI DELLA RETE GLOBALE**

1. Corridoi della rete centrale *ed elenco indicativo di collegamenti transfrontalieri e collegamenti mancanti individuati* in via preliminare

Rete centrale, corridoio "Atlantico"		
Tratte	<p>Gijón – León – Valladolid</p> <p>La Coruña – Vigo – Orense – León –</p> <p>Saragozza – Pamplona/Logroño – Bilbao</p> <p>Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Siviglia – Córdoba</p> <p>Algeciras – Bobadilla – Madrid</p> <p>Sines/Lisbona – Madrid – Valladolid</p> <p>Lisbona – Aveiro – Leixões/Porto – Fiume Douro</p> <p>Shannon Foynes/Dublino/Cork – Le Havre – Rouen – Parigi</p> <p>Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Tolosa/Tours – Parigi – Metz – Mannheim/Strasburgo</p> <p>Shannon Foynes/Dublino/Cork – Saint-Nazaire – Nantes – Tours – Digione</p>	
Collegamenti transfrontalieri	Evora – Merida	Ferrovia
	Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
	Aveiro – Salamanca	
	Fiume Douro (Via Navegável do Douro)	Vie navigabili interne
Collegamenti mancanti	Linee non interoperabili con scartamento UIC nella penisola iberica	Ferrovia

Rete centrale, corridoio "Baltico – Adriatico"		
Tratte	<p>Gdynia – Danzica – Katowice/Sławków</p> <p>Danzica – Varsavia – Katowice/<i>Cracovia</i></p> <p>Katowice – Ostrava – Brno – Vienna</p> <p>Stettino/Świnoujście – Poznań – Breslavia – Ostrava</p> <p>Katowice – <i>Bielsko-Biala</i> – Žilina – Bratislava – Vienna</p> <p>Vienna – Graz – Villach – Udine – Trieste</p> <p>Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona</p> <p>Graz – Maribor – Lubiana – Capodistria/Trieste</p>	
<i>Collegamenti</i>	Katowice/Opole – Ostrava – Brno	Ferrovia
Transfrontalieri	<p>Katowice – Žilina</p> <p>Bratislava – Vienna</p> <p>Graz – Maribor</p> <p><i>Venezia</i> – Trieste – Divača – <i>Lubiana</i></p>	
	<p>Katowice – Žilina</p> <p>Brno – Vienna</p>	Strade
Collegamenti mancanti	<p>Gloggnitz – Mürzzuschlag: galleria di base del Semmering</p> <p>Graz – Klagenfurt: Linea ferroviaria e galleria del Koralm</p> <p>Capodistria – Divača</p>	Ferrovia

Rete centrale, corridoio "Mediterraneo"		
Tratte	<p>Algeciras – Bobadilla – Madrid – Saragozza – Tarragona</p> <p>Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel – Saragozza</p> <p>Siviglia – Bobadilla – Murcia</p> <p>Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma di Maiorca – Barcellona</p> <p>Tarragona – Barcellona – Perpignan – Narbonne – Tolosa/Marsiglia – Genova/Lione– La Spezia/Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Capodistria – Lubiana – Budapest</p> <p>Lubiana/Fiume – Zagabria – Budapest – frontiera UA</p>	
Collegamenti transfrontalieri	Barcellona – Perpignan	Ferrovia
	Lione – Torino: galleria di base e vie di accesso	
	Nizza – Ventimiglia	
	Venezia – Trieste – Divača – Lubiana	
	Lubiana – Zagabria	
	Zagabria – Budapest	
	Budapest – Miskolc – frontiera UA	
	Lendava – Letenye	Strade
	Vásárosnamény – frontiera UA	
Collegamenti mancanti	Almería – Murcia	Ferrovia

	<i>Linee non interoperabili con scartamento UIC nella penisola iberica</i>	
	Perpignan – Montpellier	
	Capodistria – Divača	
	Fiume – Zagabria	
	Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Vie navigabili interne

Rete centrale, corridoio "Mare del Nord – Baltico"		
Tratte	Luleå – Helsinki – Tallinn – Riga Ventspils – Riga Riga – Kaunas Klaipėda – Kaunas – Vilnius Kaunas – Varsavia Frontiera BY – Varsavia – Łódź/Poznań – Francoforte sull'Oder – Berlino – Amburgo – Kiel Łódź – Katowice/Breslavia Frontiera UA – Rzeszów – Katowice – Breslavia – Falkenberg – Magdeburgo Stettino/Świnoujście – Berlino – Magdeburgo – Braunschweig – Hannover Hannover – Brema – Bremerhaven/Wilhelmshaven Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht Utrecht – Amsterdam Utrecht – Rotterdam – Anversa Hannover/ Osnabrück – Colonia – Anversa	
Collegamenti transfrontalieri	Tallinn – Riga – Kaunas – Varsavia: asse Rail Baltic, nuova linea interamente interoperabile con scartamento UIC	Ferrovia
	Świnoujście/Stettino – Berlino	Ferrovia/vie navigabili interne
	Corridoio Via Baltica EE-LV-LT-PL	Strade
Collegamenti mancanti	Kaunas – Vilnius: parte dell'asse Rail Baltic, nuova linea interamente interoperabile con scartamento UIC	Ferrovia
	Varsavia/Idzikowice – Poznań/Breslavia, compresi collegamenti al nodo di trasporto centrale progettato	
	Canale di Kiel	Vie navigabili interne
	Berlino – Magdeburgo – Hannover; Mittellandkanal; canali della	

	Germania occidentale	
	Reno, Waal	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	
Rete centrale, corridoio "Mare del Nord – Mediterraneo"		
Tratte	<p>Frontiera UK – Dublino – Shannon Foynes/Cork Shannon Foynes/Dublino/Cork – Le Havre/Calais Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gand/ Anversa/Rotterdam/Amsterdam</p> <p>█</p> <p>█</p> <p>Frontiera UK – Lilla – Bruxelles Amsterdam – Rotterdam – Anversa – Bruxelles – Lussemburgo Lussemburgo – Metz – Digione – Macon – Lione – Marsiglia Lussemburgo – Metz – Strasburgo – Basilea Anversa/Zeebrugge – Gand – Calais/Dunkerque/Lilla – Parigi– Rouen – Le Havre</p>	
Collegamenti transfrontalieri	Bruxelles – Lussemburgo – Strasburgo	Ferrovia
	Terneuzen – Gand	Vie navigabili interne
	Rete Senna – Schelda e i relativi bacini dei fiumi Senna, Schelda e Mosa	
	Corridoio Reno-Schelda	
Collegamenti mancanti	Canale Alberto e canale Bocholt- Herentals	Vie navigabili interne
	█	

Rete centrale, corridoio "Oriente/Mediterraneo orientale"		
Tratte	<p>Amburgo – Berlino</p> <p>Rostock – Berlino – Dresda</p> <p>Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburgo – Dresda</p> <p>Dresda – Ústí nad Labem – Mělník/Praga – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolín</p> <p>Kolín – Pardubice – Brno – Vienna/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia</p> <p>Sofia – frontiera RS/frontiera Macedonia settentrionale</p> <p>Sofia – Plovdiv – Burgas/frontiera TR</p> <p>■ Frontiera TR – Alessandropoli – Kavala – Salonicco – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa</p> <p>Frontiera Macedonia settentrionale – Salonicco</p> <p>Sofia – Salonicco – Atene – Pireo/Ikonio – Heraklion Limassol (Vasiliko) – Nicosia/Larnaca</p> <p>Atene – Patrasso/Igoumenitsa</p>	
Collegamenti transfrontalieri	Dresda – Praga/ Kolín	Ferrovia
	Vienna/Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Salonicco	
	Sofia – frontiera RS/frontiera Macedonia settentrionale	
	Frontiera TR – Alessandropoli	
	Frontiera Macedonia settentrionale – Salonicco	
	Ioannina – Kakavia (frontiera AL)	Strade
	Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana	
	Sofia – frontiera RS	
Amburgo – Dresda – Praga – Pardubice	Vie navigabili interne	
■	■	

Rete centrale, corridoio "Reno – Alpi"		
Tratte	Genova – Milano – Lugano – Basilea Genova – Novara – Briga – Berna – Basilea – Karlsruhe – Mannheim – Magonza – Coblenza – Colonia Colonia – Düsseldorf – Duisburg – Nimega/Arnhem – Utrecht – Amsterdam Nimega – Rotterdam – Vlissingen Colonia – Liegi – Bruxelles – Gand Liegi – Anversa – Gand – Zeebrugge	
<i>Collegamenti</i> transfrontalieri	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Ferrovia
	Karlsruhe – Basilea	
	Milano/Novara – frontiera CH	
	Basilea – Anversa/Rotterdam – Amsterdam	Vie navigabili interne
Collegamenti mancanti	Genova – Tortona/Novi Ligure	Ferrovia
	<i>Zeebrugge – Gand</i>	

Rete centrale, corridoio "Reno – Danubio"		
Tratte	<p>Strasburgo – Stoccarda – Monaco – Wels/Linz</p> <p>Strasburgo – Mannheim – Francoforte – Würzburg – Norimberga – Ratisbona – Passau – Wels/Linz</p> <p>Monaco/Norimberga – Praga – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – frontiera UA</p> <p>Wels/Linz – Vienna – Bratislava – Budapest – Vukovar</p> <p>Vienna/Bratislava – Budapest – Arad – Moravita/Braşov/Craiova – Bucarest – Giurgiu/Costanza – Sulina</p>	
Collegamenti transfrontalieri	Monaco – Praga	Ferrovia
	Norimberga – Plzeň	
	Monaco – Mühldorf – Freilassing – Salisburgo	
	Strasburgo – Kehl Appenweier	
	Hranice – Žilina	
	Košice – frontiera UA	
	Vienna – Bratislava/Budapest	
	Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara – frontiera RS	
	Bucarest – Giurgiu – Ruse	
Danubio (Kehlheim – Costanza/Midia/Sulina) e i relativi	Vie navigabili interne	

	bacini dei fiumi <i>Váh</i> , Sava e Tibisco	
	Zlín – Žilina	Strade
	<i>Timișoara – frontiera RS</i>	Strade
Collegamenti mancanti	Stoccarda – Ulma	Ferrovia
	Salisburgo – Linz	
	█ Craiova – <i>Bucarest</i>	
	<i>Arad – Sighișoara – Brașov – Predeal</i>	
Rete centrale, corridoio "Scandinavia – Mediterraneo"		
Tratte	Frontiera RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stoccolma – Örebro(<i>Hallsberg</i>)/ <i>Linköping</i> – Malmö	
	Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stoccolma/ <i>Örebro(Hallsberg)</i>	
	Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg	
	Malmö – Copenaghen – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn	
	Copenaghen – Kolding/Lubecca – Amburgo – Hannover	
	Bremerhaven – Brema – Hannover – Norimberga	
	Rostock – Berlino – Halle/ <i>Lipsia</i> – <i>Erfurt</i> /Monaco	
	Norimberga – Monaco – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze	
	Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – La Valletta/ <i>Marsa Scirocco</i>	
	<i>Cagliari</i> – Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – La	

	<i>Valletta/Marsa Scirocco</i>	
Collegamenti transfrontalieri	Frontiera RU – Helsinki	Ferrovia
	Copenaghen – Amburgo: vie di accesso al collegamento fisso della cintura di Fehmarn	
	Monaco – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: galleria di base del Brennero e relative vie di accesso	
	<i>Göteborg – Oslo</i>	
	Copenaghen – Amburgo: collegamento fisso della cintura di Fehmarn	Ferrovia/strade

2. **Elenco indicativo dei collegamenti transfrontalieri individuati** in via preliminare sulla rete globale

Le sezioni transfrontaliere della rete globale di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera a), punto ii), del presente regolamento comprendono le seguenti sezioni:

Dublino/Letterkenny – <i>frontiera UK</i>	Strade
Pau – Huesca	Ferrovia
Lione – frontiera CH	Ferrovia
Athus – Mont-Saint-Martin	Ferrovia
<i>Breda – Venlo – Viersen – Duisburg</i>	<i>Ferrovia</i>
Anversa – Duisburg	Ferrovia
Mons – Valenciennes	Ferrovia
Gand – Terneuzen	Ferrovia
Heerlen – Aquisgrana	Ferrovia
Groninga – Brema	Ferrovia
Stoccarda – frontiera CH	Ferrovia
<i>Gallarate/Sesto Calende – frontiera CH</i>	<i>Ferrovia</i>
Berlino – Rzepin/Horka – Breslavia	Ferrovia
Praga – Linz	Ferrovia
Villach – Lubiana	Ferrovia
San Pietro del Carso – Fiume	Ferrovia
Plzeň – České Budějovice – Vienna	Ferrovia

Vienna – Győr	Ferrovia
Graz – <i>Celldömölk</i> – Győr	Ferrovia
Neumarkt-Kalham – Mühldorf	Ferrovia
Corridoio dell'ambra PL-SK-HU	Ferrovia
Corridoio Via Carpazia BY/UA frontiera PL-SK-HU-RO	Strade
<i>Focșani – frontiera MD</i>	<i>Strade</i>
Budapest – Osijek – Svilaj (frontiera BiH)	Strade
Faro – Huelva	Ferrovia
Porto – Vigo	Ferrovia
Giurgiu – Varna ■	Ferrovia
Svilengrad – Pithio	Ferrovia

3. ***Componenti della rete globale situati in Stati membri che non condividono una frontiera terrestre con un altro Stato membro***

PARTE IV: INDIVIDUAZIONE DI PROGETTI TRANSFRONTALIERI NEL CAMPO DELL'ENERGIA RINNOVABILE

1. Obiettivo dei progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile

I progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile sono finalizzati a promuovere la cooperazione transfrontaliera tra Stati membri nell'ambito della progettazione, dello sviluppo e dello sfruttamento efficiente delle fonti di energia rinnovabile, ***nonché a facilitare la loro integrazione mediante impianti di stoccaggio dell'energia, al fine di contribuire alla strategia di decarbonizzazione a lungo termine dell'Unione.***

2. Criteri generali

Per poter essere qualificato come progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile, un progetto deve soddisfare tutti i seguenti criteri generali:

- (a) deve far parte di un accordo di cooperazione o di qualsiasi altro tipo di accordo tra ***almeno due*** Stati membri e/o tra ***almeno uno Stato membro e un paese terzo o paesi terzi*** a norma degli articoli ***8, 9, 11 e 13*** della direttiva ***(UE) 2018/2001***;
- (b) deve consentire di risparmiare sui costi connessi all'utilizzo delle energie rinnovabili e/o comportare vantaggi per l'integrazione dei sistemi, la sicurezza di approvvigionamento o l'innovazione rispetto a un progetto analogo ***o un progetto nel campo dell'energia rinnovabile*** attuato da uno solo degli Stati membri partecipanti.
- (c) i potenziali vantaggi globali della cooperazione, valutati in base all'analisi dei costi/benefici di cui al punto 3 e applicando il metodo di cui all'articolo [7], devono essere superiori ai suoi costi, anche in una prospettiva a lungo termine.

3. Analisi costi-benefici

- (a) costi di produzione dell'energia elettrica;
- (b) costi di integrazione dei sistemi;
- (c) costo dell'assistenza;
- (d) emissioni di gas serra;
- (e) sicurezza dell'approvvigionamento;

- (f) inquinamento atmosferico e altri tipi di inquinamento locale, *come ad esempio effetti sulla natura locale e sull'ambiente*
- (g) innovazione.

4. Procedura

- (1) I promotori, anche Stati membri, di un progetto che ha la possibilità di essere ammesso alla selezione in quanto progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile nel quadro di un accordo di cooperazione o di qualsiasi altro tipo di accordo tra **almeno due** Stati membri e/o tra **almeno uno Stato membro e un paese terzo o** paesi terzi a norma degli articoli 8, 9, 11 e 13 della direttiva (UE) 2018/2001 e candidato a ottenere lo status di progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile, devono presentare alla Commissione una domanda affinché il progetto in questione possa essere selezionato come progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile. La domanda deve contenere tutte le informazioni che possano consentire alla Commissione di valutare il progetto in base ai criteri di cui ai punti 2 e 3, in linea con i metodi di cui all'articolo 7.

La Commissione deve fare in modo che i promotori abbiano la possibilità di richiedere lo status di progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile almeno una volta all'anno.

- (2) ***La Commissione istituisce e presiede un gruppo competente per i progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, composto da un rappresentante di ciascuno Stato membro e da un rappresentante della Commissione. Il gruppo adotta il proprio regolamento interno.***
- (3) ***Almeno una volta all'anno, la Commissione organizza la procedura di selezione dei progetti transfrontalieri e, a seguito di tale valutazione, presenta al gruppo di cui al paragrafo 3 un elenco dei progetti ammissibili nel campo dell'energia rinnovabile che soddisfano i criteri di cui all'articolo 7 e al paragrafo 5.***

- (4) *Al gruppo di cui al paragrafo 3 sono fornite informazioni pertinenti, a meno che non siano sensibili sul piano commerciale, sui progetti ammissibili inclusi nell'elenco presentato dalla Commissione con riferimento ai seguenti criteri:*
- *la conferma del rispetto dei criteri di ammissibilità e di selezione di tutti i progetti;*
 - *informazioni sul meccanismo di cooperazione a cui si rifà il progetto e informazioni sul livello di sostegno al progetto da parte di uno o più Stati membri;*
 - *la descrizione dell'obiettivo del progetto, con indicazione della capacità stimata (in kW) e, se disponibile, della produzione di energia rinnovabile (in kW/anno), nonché del totale dei costi del progetto e dei costi ammissibili in euro;*
 - *informazioni sul valore aggiunto previsto dell'UE, conformemente al punto 2, lettera b), del presente allegato, e sui costi e benefici attesi nonché sul valore aggiunto previsto dell'UE conformemente al punto 2, lettera c), del presente allegato.*
- (5) *Il gruppo può invitare alle sue riunioni, se del caso, promotori di progetti ammissibili, paesi terzi coinvolti in progetti ammissibili ed eventuali altri soggetti interessati.*
- (6) *Sulla base dei risultati della valutazione, il gruppo approva un progetto di elenco di progetti destinati a diventare progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile da adottare conformemente al paragrafo 8.*
- (7) *La Commissione adotta l'elenco definitivo dei progetti transfrontalieri selezionati nel campo dell'energia rinnovabile mediante atto delegato sulla base del progetto di elenco di cui al paragrafo 7 e tenendo conto del paragrafo 10 e pubblica sul suo sito web l'elenco dei progetti transfrontalieri selezionati nel campo dell'energia rinnovabile. L'elenco viene rivisto, a seconda delle esigenze, almeno ogni due anni.*

- (8) *Il gruppo controlla l'attuazione dei progetti figuranti nell'elenco definitivo e formula raccomandazioni su come superare eventuali ritardi nella loro attuazione. A tal fine, i promotori dei progetti selezionati forniscono informazioni sull'attuazione dei rispettivi progetti.*
- (9) Nell'ambito della selezione dei progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, la Commissione *mira a* garantire un adeguato equilibrio geografico nell'individuazione *di tali* progetti ■ . È possibile ricorrere a raggruppamenti regionali per l'individuazione dei progetti.
- (10) Un progetto non può essere selezionato come progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile, o se lo è già stato il suo status deve essere annullato, nel caso in cui per la sua valutazione ci si sia basati su informazioni errate che abbiano costituito un fattore determinante nella valutazione, o qualora il progetto non sia conforme al diritto dell'Unione.

■

PARTE V – PROGETTI DI INTERESSE COMUNE NELL'AMBITO
DELL'INFRASTRUTTURA PER LA CONNETTIVITÀ DIGITALE

1. Connettività Gigabit, *compresa la connettività 5G e altri tipi di connettività di punta*, per i volani socioeconomici

Occorre assegnare le priorità alle azioni tenendo conto della funzione dei volani socioeconomici, della pertinenza delle applicazioni e dei servizi digitali attivati mediante la fornitura della connettività sottostante e dei potenziali vantaggi socioeconomici per i cittadini, le imprese e le comunità locali, *compresa la copertura di zona aggiuntiva generata, tra cui le famiglie*. Il bilancio disponibile deve essere assegnato in modo geograficamente equilibrato tra tutti gli Stati membri.

Va data priorità alle azioni che contribuiscono *alla connettività Gigabit, compresa la connettività 5G e altri tipi di connettività di punta*,

- ■ per ospedali e centri medici, in linea con gli sforzi per digitalizzare il sistema sanitario, al fine di accrescere il benessere dei cittadini dell'UE e cambiare il modo in cui i servizi sanitari e assistenziali vengono forniti ai pazienti¹;
- ■ per i centri di istruzione e ricerca, nel contesto degli sforzi per *agevolare l'utilizzo, tra l'altro, del calcolo ad alte prestazioni, delle applicazioni su cloud e dei big data, per eliminare i divari digitali e innovare i sistemi di istruzione, per migliorare i risultati dell'apprendimento, accrescere l'equità e incrementare l'efficienza*²;
- *per la copertura 5G a banda larga senza fili ininterrotta per tutti i centri urbani entro il 2025.*

¹ Cfr. anche: Comunicazione della Commissione relativa alla trasformazione digitale della sanità e dell'assistenza nel mercato unico digitale, alla responsabilizzazione dei cittadini e alla creazione di una società più sana (COM(2018)0233).

² Cfr. anche: Comunicazione della Commissione sul piano d'azione per l'istruzione digitale (COM(2018)0022 final).

2. Connettività senza fili nelle comunità locali

Per beneficiare del finanziamento, le azioni finalizzate alla fornitura di connettività locale senza fili gratuita e priva di condizioni discriminatorie nei centri della vita pubblica locale, compresi gli spazi all'aperto accessibili al pubblico che rivestono un ruolo significativo nella vita pubblica delle comunità locali, devono soddisfare le seguenti condizioni:

- essere attuate da un ente pubblico, quale indicato al paragrafo seguente, in grado di pianificare e supervisionare l'installazione di punti di accesso locali senza fili in spazi pubblici al chiuso o all'aperto, nonché di assicurarne il finanziamento dei costi operativi per almeno tre anni;
- basarsi su reti digitali ad altissima capacità in grado di fornire agli utenti un'esperienza internet di qualità molto elevata e che:
- sia gratuita e priva di condizioni discriminatorie, protetta e di facile accesso e utilizzi le apparecchiature disponibili migliori e più recenti, in grado di fornire agli utenti connettività ad alta velocità, nonché
- agevoli l'accesso **generalizzato e non discriminatorio** a servizi digitali innovativi;
- utilizzare l'identità visiva comune fornita dalla Commissione e i collegamenti agli strumenti **multilingue** online ad essa associati;
- **al fine di realizzare sinergie, aumentare la capacità e migliorare l'esperienza dell'utente, tali azioni faciliteranno l'installazione di punti di accesso senza fili di portata limitata 5G pronti per l'uso, quali definiti nella direttiva UE/2018/1972;**
- impegnarsi a procurare la necessaria attrezzatura e/o i relativi servizi di installazione conformemente al diritto applicabile per garantire che i progetti non distorcano indebitamente la concorrenza.

L'assistenza finanziaria deve essere messa a disposizione di enti pubblici, quali definiti all'articolo 3, punto 1, della direttiva (UE) 2016/2102 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ che offrono, conformemente al diritto nazionale, connettività locale senza fili gratuita e priva di condizioni discriminatorie tramite l'installazione di punti di accesso locali senza fili.

¹ Direttiva (UE) 2016/2102 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2016, relativa all'accessibilità dei siti web e delle applicazioni mobili degli enti pubblici (GU L 327 del 2.12.2016, pag. 1).

Le azioni finanziate non devono costituire una duplicazione di offerte gratuite pubbliche o private con caratteristiche analoghe, anche in termini di qualità, disponibili nello stesso spazio pubblico.

Il bilancio disponibile deve essere assegnato in modo geograficamente equilibrato tra tutti gli Stati membri.

Se del caso, il coordinamento e la coerenza saranno garantiti con azioni del CEF che promuovano l'accesso dei volani socioeconomici a reti ad altissima capacità in grado di fornire connettività Gigabit, *compresa la connettività 5G e altri tipi di connettività di punta.*

3. Elenco indicativo dei corridoi 5G *e dei collegamenti dorsali transfrontalieri* ammissibili al finanziamento

In linea con gli obiettivi della società dei Gigabit stabiliti dalla Commissione per garantire che i principali assi di trasporto terrestre dispongano entro il 2025 di una copertura 5G ininterrotta¹, le azioni per l'attuazione di una copertura ininterrotta con sistemi 5G a norma dell'articolo 9, paragrafo 4, lettera c), devono consistere innanzitutto in azioni riguardanti sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM² e, in seconda battuta, azioni su tratte più estese finalizzate alla diffusione su larga scala della CAM lungo i corridoi, come indica la tabella seguente (elenco indicativo). I corridoi TEN-T sono utilizzati come base per questa finalità, ma la diffusione del 5G non si limita necessariamente a tali corridoi³.

Inoltre, a norma dell'articolo 9, paragrafo 4, lettera d), sono sostenute anche azioni a sostegno della diffusione di reti dorsali, anche con cavi sottomarini tra gli Stati membri e tra l'Unione e i paesi terzi o che collegano le isole europee, al fine di fornire la ridondanza necessaria per infrastrutture così importanti e aumentare la capacità e la resilienza delle reti digitali dell'Unione.

¹ Connettività per un mercato unico digitale competitivo: verso una società dei Gigabit europea (COM(2016)0587).

² Mobilità interconnessa e automatizzata.

³ Le sezioni in corsivo sono situate al di fuori dei corridoi della rete centrale TEN-T, ma sono incluse tra i corridoi 5G.

Rete centrale, corridoio "Atlantico"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	Porto – Vigo
	Merida – Evora
	<i>Parigi – Amsterdam – Francoforte</i>
	<i>Aveiro – Salamanca</i>
	<i>San Sebastian – Biarritz</i>
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Metz – Parigi – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lisbona
	Bilbao – Madrid – Lisbona
	<i>Madrid – Merida – Siviglia – Tarifa</i>
<i>Diffusione di reti dorsali, anche con cavi sottomarini</i>	<i>Isole Azzorre/Madera – Lisbona</i>
Rete centrale, corridoio "Baltico – Adriatico"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Danzica – Varsavia – Brno – Vienna – Graz – Lubiana – <i>Capodistria</i> /Trieste

Rete centrale, corridoio "Mediterraneo"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Budapest – Zagabria – Lubiana – Fiume – Spalato – Dubrovnik
	Lubiana – Zagabria – Slavonski Brod – Bajakovo (frontiera con la Serbia)
	Slavonski Brod – Đakovo – Osijek
	Montpellier – Narbonne – Perpignan – Barcellona – Valencia – Malaga – Tarifa con un'estensione per Narbonne – Tolosa
Diffusione di reti dorsali, anche con cavi sottomarini	Reti con cavi sottomarini Lisbona – Marsiglia – Milano
Rete centrale, corridoio "Mare del Nord – Baltico"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	Varsavia – Kaunas – Vilnius
	Kaunas – Klaipėda
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Tallinn – Riga – Kaunas – frontiera LT/PL – Varsavia
	Frontiera BY/LT – Vilnius – Kaunas – Klaipėda
	Via Carpazia: Klaipėda – Kaunas – Elk – Białystok – Lublino – Rzeszów – Barwinek – Košice
Rete centrale, corridoio "Mare del Nord – Mediterraneo"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	Metz – Merzig – Lussemburgo
	Rotterdam – Anversa – Eindhoven
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lilla – Parigi
	Bruxelles – Metz – Basilea
	Mulhouse – Lione – Marsiglia

Rete centrale, corridoio "Oriente/Mediterraneo orientale"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	Sofia – Salonicco – Belgrado
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Berlino – Praga – Brno – Bratislava – Timișoara – Sofia – frontiera TR
	Bratislava – <i>Košice</i>
	Sofia – Salonicco – Atene
Rete centrale, corridoio "Reno – Alpi"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	Bologna – Innsbruck – Monaco (corridoio del Brennero)
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Rotterdam – Oberhausen – Francoforte (M)
	Basilea – Milano – Genova
Rete centrale, corridoio "Reno – Danubio"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Francoforte (M) – Passau – <i>Vienna</i> – <i>Bratislava</i> – Budapest – <i>Osijek</i> – <i>Vukovar</i> – Bucarest – Costanza
	Bucarest – <i>Iasi</i>
	Karlsruhe – Monaco – Salisburgo – Wels
	Francoforte (M) – Strasburgo

Rete centrale, corridoio "Scandinavo – Mediterraneo"	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	Oulu – Tromsø Oslo – Stoccolma – Helsinki
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Turku – Helsinki – frontiera russa
	Oslo – Malmö – Copenaghen – Amburgo – Würzburg – Norimberga – Monaco – Rosenheim – Verona – Bologna – Napoli – Catania – Palermo
	Stoccolma – Malmö
	Napoli – Bari – Taranto
	<i>Aarhus – Esbjerg – Padborg</i>