



**Ministero**  
**delle Infrastrutture e dei Trasporti**  
DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI  
E STATISTICI

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

IL DIRETTORE GENERALE

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento Politiche Europee  
Servizio Informative Parlamentari e Corte  
di Giustizia UE  
Alla c.a. del Coordinatore del Servizio  
Dott. Gaetano De Salvo

E, p.c. Al Capo dell'Ufficio Legislativo  
Cons. Alfredo Storto

Al Capo Dipartimento dei Trasporti, la  
Navigazione e gli Affari Generali e del  
Personale  
Ing. Alberto Chiovelli

Al Dipartimento Infrastrutture  
Ufficio di Coordinamento

Alla Dott.ssa Grazia Maria Cacopardi

SEDE

Oggetto: Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti. Trasmissione di elementi di competenza per la relazione sul progetto di atto legislativo:  
Codice del Consiglio: 9951/2018  
Codice della proposta: COM(2018) 438  
Codice interistituzionale: 2018/0228 (COD)

In riscontro alla nota dell'Ufficio Legislativo prot.19328 del 20/06/2018 relativa alla richiesta del DPE prot.5498 del 14/6/2018, si allegano elementi di competenza per la relazione sul progetto di atto legislativo in epigrafe e relativa tabella di corrispondenza (Allegato 1), in materia di trasporti, in conformità alle disposizioni dell'art.6 commi 4 e 5 della Legge n.234 del 2012 che andranno integrati con quelli relativi ai settori energia e digitale afferenti all'ambito di competenza del Ministero dello Sviluppo Economico.

L'occasione è gradita per porgere i più cordiali saluti.

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott.ssa Bernadette Veca)

FP

**Elementi per la relazione**  
**ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234**

**Oggetto dell'atto:**

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014

- **Codice della proposta:** COM(2018) 438 final del 06/06/2018
- **Codice interistituzionale:** 2018/0228 (COD)
- **Amministrazione con competenza settore trasporti:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

\*\*\*

**Premessa: finalità e contesto**

La proposta è intesa a stabilire la base giuridica del meccanismo per collegare l'Europa (*Connecting Europe Facility – CEF*) per il periodo successivo al 2020 al fine di proseguire quanto istituito con il Regolamento UE 1316/2013 e volto a sostenere gli investimenti nella rete transeuropea nei settori dei trasporti, dell'energia e del digitale, nell'ambito del processo generale per la preparazione del quadro finanziario pluriennale (QFP) 2021-2027.

L'esperienza pregressa, nonché la valutazione di metà periodo dello strumento attualmente in corso, ha evidenziato come il CEF, per il settore trasporti, rappresenti uno strumento efficace e mirato che contribuisce alle priorità della Commissione (clima, occupazione, crescita ed investimenti) e rafforza la competitività e la modernità dell'economia dell'UE. Esso apporta un elevato valore aggiunto europeo sostenendo finanziariamente progetti aventi effetti transfrontalieri, quelli volti alla realizzazione dei collegamenti mancanti e all'eliminazione delle strozzature, i sistemi e i servizi interoperabili a livello europeo nonché progetti volti allo sviluppo di nuovi sistemi telematici negli ambiti della sicurezza e del traffico (SESAR e ERTMS); per tali ambiti, la continuità del sostegno finanziario riveste un ruolo essenziale anche e soprattutto dopo il 2020.

Il Regolamento in questione è, inoltre, fortemente legato alle linee guida identificate nel Regolamento (UE) n.1315/2013 che stabilisce gli orientamenti e le priorità per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che, al momento, non è oggetto di revisione ma stabilisce all'art. 54 comma 1 che entro il 31 dicembre 2023 la Commissione, se del caso previa consultazione degli Stati membri e con l'assistenza dei coordinatori europei, proceda al riesame della realizzazione della rete centrale stessa.

Il completamento della rete centrale transeuropea contribuisce, infatti, all'aumento del PIL, della crescita e dell'occupazione nonché allo sviluppo del mercato unico dell'UE. Nello specifico, si prevede che il completamento della rete centrale TEN-T possa indurre un aumento del PIL dell'UE di circa 1,6% e la creazione di 7,5 milioni di posti di lavoro l'anno entro il 2030.

La proposta in oggetto riflette l'evoluzione delle priorità strategiche e gli orientamenti generali volti alla semplificazione delle condizioni forniti dalla Commissione e si estende ai settori dell'energia e della digitalizzazione.

In tale ottica, l'obiettivo generale della proposta è rappresentato dallo sviluppo e dalla modernizzazione delle reti transeuropee nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale nonché dall'agevolare e promuovere la cooperazione transfrontaliera nel settore delle energie rinnovabili e le sinergie tra i citati ambiti.

Per quanto concerne specificatamente il settore di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, lo strumento finanziario CEF mira a contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune per quanto riguarda le reti e le infrastrutture efficienti e interconnesse e la diffusione di sistemi europei di gestione del traffico per tutte le modalità di trasporto e alla transizione verso una mobilità intelligente, sostenibile, pulita e interconnessa.

Una novità assoluta è rappresentata dall'inserimento della linea di budget relativa alla mobilità militare: il piano d'azione sulla mobilità militare, adottato il 28 marzo 2018 dalla Commissione e dall'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza, ha posto le basi affinché i finanziamenti per l'adeguamento delle reti TEN-T alle esigenze della mobilità militare (uso duale, civile e militare, delle infrastrutture) fossero erogati tramite il CEF.

Per quanto riguarda il settore energia, l'obiettivo principale consiste nel completare le reti energetiche transeuropee attraverso lo sviluppo di progetti di interesse comune per l'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia e per l'interoperabilità transfrontaliera e intersettoriale delle reti, attraverso l'integrazione delle fonti di energia rinnovabile, anche mediante lo sviluppo di infrastrutture adeguate e di progetti transfrontalieri, la sicurezza dell'approvvigionamento e la digitalizzazione delle infrastrutture.

Per quanto attiene il settore digitale, la proposta mira a contribuire allo sviluppo delle reti digitali ad altissima capacità e con elevato livello di sicurezza, all'aumento della resilienza e della capacità delle reti dorsali digitali sui territori dell'Unione europea e alla digitalizzazione delle reti di trasporto e di energia.

La proposta in esame prevede modalità di attuazione del programma in regime di gestione diretta da parte della Commissione con l'obiettivo di renderlo operativo dal 1 gennaio 2021.

Alcune innovazioni riguardano la modifica dei criteri di eleggibilità delle azioni, dei criteri di selezione e delle percentuali di cofinanziamento; queste ultime sono indicate nella proposta solo nel loro valore massimo rinviando alla puntuale identificazione delle stesse in un secondo tempo.

Si riscontra, altresì, l'incentivazione finalizzata alla ricerca delle sinergie con gli altri due settori (telecomunicazione e energia). Anche le modalità di coinvolgimento dei paesi terzi, pur in continuità con quanto previsto all'art. 8 c.6 del Regolamento (UE) 1315/2013, prevedono condizioni più specifiche e che garantiscano un giusto equilibrio tra i contributi e i benefici per il paese terzo che partecipa al programma, senza conferire poteri decisionali allo stesso, e una sana gestione delle risorse e una tutela degli interessi dell'Unione.

Le Parti I e II dell'allegato alla proposta di Regolamento introducono e specificano rispettivamente sia gli indicatori sulla base dei quali verrà effettuato il monitoraggio del programma, al fine di valutare il grado di conseguimento degli obiettivi per ridurre i costi e gli oneri amministrativi, sia le percentuali indicative di ripartizione della dotazione finanziaria del settore trasporti: 60% per le azioni relative a reti efficienti e interconnesse ed il 40% per quelle relative alla mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura. Vengono anche precisate le percentuali delle risorse da assegnare alle azioni sui corridoi della rete centrale (75%), a quelle sulla rete centrale al di fuori dei corridoi (10%) e ad azioni riguardanti la rete globale (15%).

Nella Parte III dell'allegato è definito l'allineamento dei corridoi della rete centrale con le relative

FP

tratte e le sezioni individuate in via preliminare ed è riportato un elenco indicativo delle sezioni transfrontaliere della rete globale: si evidenzia una semplificazione e una sintesi della lista dei progetti che, comunque, include nuove sezioni per l'Italia proposte in una fase di consultazione degli Stati membri pre-negoziale.

## **A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo**

### **1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica**

La proposta rispetta il principio di attribuzione essendo la competenza in materia condivisa, come stabilito dall'art. 4 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE). Sia lo strumento legislativo adottato che quello finanziario sono definiti nel TFUE che costituisce la base giuridica del CEF e stabilisce che compiti, obiettivi prioritari e organizzazione delle reti transeuropee, con particolare riguardo a quelle del settore trasporti, possono essere definiti mediante regolamenti. Nello specifico, la proposta in esame si basa sugli artt. 170, 171 e 172 del TFUE che sono relativi alle reti transeuropee, al supporto a progetti di interesse comune e alle modalità di adozione degli orientamenti e delle decisioni nel settore delle reti trans europee.

### **2. Rispetto del principio di sussidiarietà**

La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto la dimensione europea delle tematiche affrontate dallo strumento CEF richiede in modo specifico l'intervento a livello europeo che consente un'attuazione più rapida e una riduzione dei costi in caso di azione congiunta degli Stati membri. Inoltre, le risorse necessarie per il completamento delle reti TEN-T, anche dopo il 2020, risultano superiori a quelle disponibili agli Stati membri.

### **3. Rispetto del principio di proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto è relativa all'ambito di azione della rete TEN-T definita all'art. 170 del TFUE e limitata alla sola dimensione europea delle reti transeuropee di trasporto ed ai progetti di interesse comune.

## **B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali**

### **1. Valutazione del progetto e urgenza**

La valutazione delle finalità generali del progetto è positiva in quanto l'obiettivo della proposta è quello di mantenere lo strumento di finanziamento apportando alcune modifiche per quanto concerne la semplificazione e la flessibilità.

La relazione sulla valutazione di impatto si è basata sull'esperienza e sugli insegnamenti tratti dall'attuale CEF utilizzando la recente valutazione intermedia del vigente meccanismo CEF, come principale fonte dei dati, oltre che sui risultati ottenuti dalla consultazione pubblica.

La gestione diretta delle sovvenzioni CEF si è, infatti, rivelata efficace: il processo concorrenziale di selezione, la riserva di progetti, l'attenzione agli obiettivi strategici dell'Unione europea,

FP

l'attuazione coordinata e il pieno coinvolgimento degli Stati membri hanno permesso il raggiungimento di ottimi risultati nella gestione finanziaria da parte dell'agenzia esecutiva INEA consentendole, al contempo, l'ottimizzazione della dotazione finanziaria da ricondurre alla flessibilità nel reindirizzare velocemente i fondi inutilizzati di alcune azioni per finanziarne delle altre.

Rispetto al corrente strumento finanziario, il sistema di indicatori potrà contribuire a fornire i dati necessari che saranno raccolti dall'INEA nell'ambito dell'attuazione e della valutazione delle azioni finanziate. La Commissione effettuerà una valutazione intermedia e una ex post del programma per valutarne l'efficienza, l'efficacia, la pertinenza, la coerenza e il valore aggiunto, conformemente all'articolo 34, paragrafo 3, del regolamento finanziario.

Tuttavia vi sono delle proposte di modifica ritenute necessarie od opportune da presentare in fase negoziale.

## 2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Va sottolineato che studi, approfondimenti e consultazioni pubbliche promossi dalla Commissione europea hanno dimostrato, nel complesso, l'appoggio al programma CEF e al ruolo che svolge nel contribuire al raggiungimento degli obiettivi strategici dell'Unione europea.

L'Italia è attraversata da 4 corridoi multimodali e da una fitta rete di trasporto che deve essere completata entro le scadenze del 2030 (rete globale) e del 2050 (rete centrale) nonché mira a sviluppare le priorità orizzontali legate alle Autostrade del Mare e al sistema europeo di segnalamento e controllo ferroviario ERTMS. Pertanto, ritiene fondamentale la conservazione della dotazione finanziaria dello strumento soprattutto sotto la forma di finanziamenti a fondo perduto.

L'Italia accoglie con favore anche l'utilizzo di strumenti finanziari innovativi quale, ad esempio, la combinazione di sovvenzioni e strumenti finanziari che consente di utilizzare le sovvenzioni per massimizzare l'effetto leva dei finanziamenti pubblici o privati. Nella proposta si rileva un maggiore ricorso agli strumenti finanziari del CEF durante la seconda metà del programma quando sarà assicurata la complementarità tra gli strumenti finanziari specifici del CEF con altri programmi UE. Tuttavia, non saranno più presenti strumenti innovativi finanziari sotto forma di garanzie che verranno tutti inclusi nello strumento che succederà all'EFSI, denominato *InvestEU*, e rimarranno quindi solo risorse a fondo perduto e strumenti di blending già sperimentati nell'attuale regime.

Proprio in merito di complementarità, si concorda, quindi, con quanto stabilito all'art. 18 che prevede la possibilità di finanziamenti cumulativi, complementari e combinati per azioni oggetto sia di contributo nel quadro del programma CEF sia di contributo da un altro programma dell'Unione, purché tale contributo sia complementare. L'articolo prevede anche la possibilità che azioni proposte valutate positivamente nell'ambito del CEF ma non finanziabili a causa dei limiti del bilancio siano candidabili direttamente -e quindi eleggibili- sotto altri programmi come il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il Fondo di coesione o il futuro Fondo InvestEU. In questo caso si dovrebbe prevedere, oltre alla rispondenza agli obiettivi, anche la congruenza dei costi eleggibili.

Inoltre, per quanto concerne la quota del bilancio destinato alla coesione pari a 11,3 miliardi di euro per i trasporti e per i quali l'Italia non risulta eleggibile, si condivide, per paesi contributori netti come l'Italia, che le priorità di finanziamento siano chiare e che un valido portafoglio di progetti derivante dalla continuità con progetti e studi finanziati in precedenza dal programma TEN-T o dagli strumenti della politica di coesione possano contribuire a una rapida assegnazione

dei fondi alle medesime regole dell'envelope generale, garantendo trasparenza ed efficienza nell'uso delle risorse comunitarie.

Il rafforzamento e l'agevolazione delle sinergie tra i settori del programma, già parzialmente sperimentate nella prima fase dello stesso, sono elementi sui quali la proposta in esame ha concentrato l'attenzione cercando di superare i vincoli esistenti legati al quadro giuridico e di bilancio. Oltre alla possibilità di incrementare la percentuale di finanziamento in caso di sinergie con altri settori (telecomunicazione e energia) potranno essere inclusi elementi aggiuntivi complementari, non rientranti tra le azioni eleggibili di cui sopra, fino ad un massimo del 20% del costo totale eleggibile dell'intervento purché dimostrino i loro benefici ambientali, socio-economici, ecc. Non vi sarà più il vincolo, nel caso di sinergia con il settore energia, di includere un progetto contenuto nella lista dei progetti di interesse comune pre-identificati nel regolamento TEN-E (PCP) che ha limitato in passato la possibilità di sottomettere proposte eleggibili.

In merito all'allegato si concorda con l'introduzione delle sezioni:

- Milano – Bologna sul Corridoio Mediterraneo
- Genova – Ventimiglia sul Corridoio Mediterraneo
- Ravenna- Ancona sul Corridoio Baltico Adriatico

anche alla luce del fatto che la Commissione ha voluto comunque limitare l'incremento dell'estensione dei tracciati dei corridoi non oltre il 15%.

### 3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Si precisa che le negoziazioni sulle sezioni inerenti i tre differenti settori si terranno in Gruppi di Lavoro distinti e dedicati e seguiti dalle rispettive Amministrazioni di competenza (Ministero Infrastrutture e Trasporti e Ministero dello Sviluppo Economico).

In relazione alla proposta di regolamento in esame e alle modifiche apportate rispetto al precedente strumento, per quanto attiene al settore trasporti, si rappresenta quanto segue.

In linea generale il Regolamento appare eccessivamente semplificato rischiando di lasciare margini di interpretazione piuttosto ampi.

Grandi novità sulle percentuali di finanziamento dei lavori che prevedono una base fissa non nota, incrementabile fino ad un valore massimo per interventi principalmente rivolti a collegamenti transfrontalieri, applicazioni telematiche, nuove tecnologie e innovazione e infrastrutture sicure, da fissarsi di volta in volta nei bandi di gara. Tale aspetto, peraltro delicato, prevede la possibilità di delegare disposizioni e condizioni ai successivi programmi di lavoro e se da un lato agevolerà le sinergie tra i settori consentendo al CEF di adeguarsi alle esigenze future, dall'altro porrà sotto la responsabilità del Comitato il compito di approvare tali percentuali al momento del voto sul programma di lavoro stesso creando incertezza e variabilità per i promotori di progetti. Per gli studi è invece confermata la percentuale di co-finanziamento del 50%.

Risultano assenti alcune definizioni (*beneficiary, implementing body*, ad esempio) ed alcune sono riferite solo ad un settore (*cross border* nel settore energia e non nei trasporti), forse a questo si potrà ovviare nei singoli programmi di lavoro; tuttavia, sarebbe opportuno proporre l'inserimento in coerenza con le definizioni negli attuali regolamenti n. 1315 e n. 1316 del 2013.

Si concorda con le regole strutturate sul coinvolgimento dei paesi terzi quali: equo bilanciamento tra i partecipanti ad altri programmi di finanziamento UE, non conferimento di potere decisionale al paese terzo in relazione al programma, *sound financial management* nei confronti dei diritti dell'UE al fine di proteggerne gli interessi, pur mantenendo la coerenza con l'art. 8 del Regolamento n.1315 del 2013 che prevede l'applicazione delle pertinenti procedure relative agli accordi internazionali di cui all'articolo 218 TFUE.

Il budget al momento allocato per gli interventi volti a promuovere la funzione duale delle infrastrutture sarà gestito separatamente con bandi e regole ad hoc come avviene con i fondi di coesione. Unico criterio di ammissibilità al momento presente è proprio il delta dovuto all'adeguamento per la funzionalità duale. Tale criterio appare piuttosto debole, sarà necessario indurre la Commissione ad adottare atti di legislazione secondaria o allegati per specificare meglio i criteri che permetteranno di rendere ammissibile un progetto.

Inoltre sempre in merito di finanziamenti, all'art. 6 si potrebbe inserire un tetto agli strumenti finanziari, come era già presente nel corrente Regolamento.

Relativamente al ruolo degli Stati membri, non si riscontrano le disposizioni dell'attuale articolo n.22 che dispone l'obbligo per gli SM di un controllo tecnico e finanziario delle azioni, la certificazione della spesa e della corretta erogazione del contributo. Non si comprende la motivazione alla base di questa scelta: il ruolo degli Stati membri sarebbe così sminuito seppur alleviato da uno sforzo amministrativo. Tale elemento dovrà essere oggetto di approfondimenti in ambito negoziale, al fine di prevedere almeno una presa d'atto da parte dello Stato membro.

Per quanto attiene alle azioni eleggibili a finanziamento nel settore dei trasporti, non tutti i progetti ricadenti sulla rete globale risultano leggibili ma solo se cross-border o se funzionali e collegati alla rete centrale. In Italia abbiamo una rete globale piuttosto estesa e ne andrebbe mantenuta la possibilità di finanziamento nell'ambito del CEF non ristretta alle condizioni indicate. Tuttavia si comprende l'intento di concentrare le risorse sulle reti ed i corridoi prioritari.

Inoltre, sarebbe opportuno re-inserire le azioni volte a interventi di dimensione transfrontaliera o che concorrono alla realizzazione dei collegamenti mancanti nella rete.

Cambiano anche i criteri di selezione, viene data più enfasi a aspetti quali:

- impatto socio-economico;
- livello di intermodalità, accessibilità e innovazione;
- dimensione transfrontaliera;
- sinergie con altri settori;
- effetto attrattivo di investimenti di altra natura;
- coerenza con i piani di lavoro dei corridoi;

oltre ai consueti criteri di maturità, rilevanza, qualità, ecc.

Il nuovo quadro se da un lato appare più completo ed esaustivo mostra d'altro canto elementi di complessità nel considerare un eccessivo numero di parametri e variabili di selezione.

Circa le Condizioni di riduzione o sospensione del co-finanziamento nella versione vigente la riduzione del co-finanziamento in caso di lavori interviene se l'azione non è iniziata entro due anni e in caso di studi entro un anno; ora vi è la proposta di allineare i termini ad un anno senza distinzioni e senza le consultazioni dei beneficiari necessarie per presentare osservazioni o giustificazioni. Tale approccio desta perplessità e richiede un'azione correttiva in fase negoziale.

Andrebbe inoltre chiarito il ruolo ed il potere dei Coordinatori europei in fase di selezione di un progetto per evitare che sia strettamente vincolante.

## C. Valutazione d'impatto

### 1. Impatto finanziario

La proposta in oggetto prevede una dotazione finanziaria complessiva pari a 42.265 mln di euro così ripartiti:

| Linea budget            | Importo               |
|-------------------------|-----------------------|
| CEF- Trasporti          | 12.830.000.000        |
| CEF- Energia            | 8.650.000.000         |
| CEF – Telecomunicazioni | 3.000.000.000         |
| Coesione Trasporti      | 11.285.493.000        |
| Mobilità Militare       | 6.500.000.000         |
| <b>Totale</b>           | <b>42.625.493.000</b> |

**2. Effetti sull'ordinamento nazionale**

La proposta identificherà le condizioni di finanziamento per i progetti di interesse comune nel periodo 2021-2027 analogamente a quanto attualmente si verifica con il vigente Regolamento.

**3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali**

Il Regolamento in oggetto definisce i criteri di ammissione al Programma per i soggetti giuridici pubblici e/o privati indicati. Le autorità locali possono essere indirettamente coinvolte nella fase di sottomissione dei progetti di interesse comune perché competenti al rilascio delle eventuali necessarie autorizzazioni.

**4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione**

La proposta stabilisce che i programmi di lavoro possano prevedere ulteriori condizioni rispetto ai criteri di ammissibilità, come l'approvazione delle proposte progettuali da parte degli Stati membri.

**5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese**

Si evidenzia che i benefici dell'attuazione della proposta di Regolamento, come precedentemente sostenuto, contribuiscono infatti all'aumento del PIL, della crescita e dell'occupazione nonché allo sviluppo del mercato unico dell'UE e favoriscono una maggiore connettività e coesione territoriale con effetti positivi su cittadini ed imprese.

Soggetti pubblici e privati possono, inoltre, trarre diretto beneficio dalla proposta essendo ammissibili a ricevere un contributo finanziario per la realizzazione delle priorità indicate.

Infine, si sottolinea che anche i portatori di interessi hanno ribadito il loro appoggio al programma CEF e hanno evidenziato il ruolo chiave che quest'ultimo riveste contribuendo agli obiettivi dell'Unione europea in settori come il completamento delle reti TEN, la promozione della crescita economica e dell'occupazione, la transizione verso un'economia e una società a basse emissioni di carbonio e resiliente rispetto ai cambiamenti climatici.

**Altro**

-----

FP

## TABELLA DI CORRISPONDENZA

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014

| Regolamento (UE) n. 1316/2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n.913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n.680/2007 e (CE) n.67/2010 |  | 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 | Commento   |
|---|--|---|--|
| Articolo 1  |  | Articolo 1  | Modificato, articolato generico e sintetico  |
| Articolo 2  |  | Articolo 2  | Modificato, alcune definizioni sono assenti (ad esempio soggetto attuatore e beneficiario), alcune sono variate (ad esempio, paese terzo) e alcune fanno riferimento solo a specifici settori (ad esempio, progetto transfrontaliero)  |
| Articolo 3  |  | Articolo 3, comma 1   | Modificato<br>Gli obiettivi generali sono enunciati in un solo comma che li individua nello sviluppo e la modernizzazione delle reti transeuropee nei tre settori, nell'agevolazione della cooperazione transfrontaliera delle energie rinnovabili ponendo l'accento sulle sinergie  |
| Articolo 4  |  | Articolo 3, comma 2   | Modificato<br>Gli obiettivi specifici per il settore trasporti sono due: lo sviluppo di progetti di interesse comune per una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura e l'adeguamento delle reti TEN-T alle esigenze della mobilità militare   |
| Articolo 5  |  | Articolo 4  | Modificato<br>Definisce il bilancio totale del programma (ripartito in tre linee di budget- trasporti, energia e digitale), include una disposizione per coprire le attività di preparazione, audit, studi ecc. e definisce il 1.1.2021 come data per l'eleggibilità delle spese.<br><br>Introduce una rubrica del tutto nuova nell'envelope trasporti proveniente dal cluster della difesa relativa alla mobilità militare. |

ALLEGATO 1

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| Articolo 6                                 |  | Articolo 6   | Modificato, inserito il comma 4 relativo al meccanismo di mutua assicurazione per coprire il rischio associato al recupero dei fondi  |
| Articolo 7                                 |  | Articolo 9   | Modificato.<br>Le azioni eleggibili nel settore trasporti, oltre ad includere l'adeguamento alle esigenze della mobilità militare, sono suddivise in azioni relative a reti efficienti ed interconnesse (azioni sulla rete centrale che possono includere elementi della rete globale ad essa funzionali, azioni transfrontaliere della rete globale, azioni su sezioni della rete globale di regioni ultraperiferiche, ecc) e azioni relative ad una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura (autostrade del mare, applicazioni telematiche, rivolte anche a migliorare la sicurezza, miglioramento dell'accessibilità, ecc)  |
| Articolo 8<br>Comma 1)                     |  | Articolo 12 (sovvenzioni)<br>Articolo 19 (programmi di lavoro) | Contenuti sostanzialmente invariati   |
| Articolo 8<br>commi 2), 3), 5) 6), 7) e 8) |  | Articolo 15 (costi ammissibili)<br>Commi a), b), c) d)         | Modificato,<br>c. 2) non si rileva l'equivalente indicazione per l'inizio dell'eleggibilità dei costi che è stato spostato nell'art. 4 c. 6) relativo alla dotazione finanziaria;<br>c.3) articolazione differente e specificazione solo relativa alla non ammissibilità nel settore energia;<br>c.5) non si rileva l'esplicito riferimento all'ammissibilità delle spese per studi ambientali, nell'art.4 c. 4) è presente un riferimento agli studi;<br>c.6) e c.7) spese relative all'acquisto dei terreni inammissibili e IVA non ammissibili senza alcuna eccezione;<br>c.8) non si rileva l'equivalente indicazione per l'applicazione dei criteri di ammissibilità agli organismi di attuazione. |
| Articolo 9                                 |  | Articolo 11  | Contenuti sostanzialmente invariati   |

ALLEGATO 1

|             |  |                       |  |
|-------------|--|-----------------------|--|
| Articolo 10 |  | Articolo 14           | Modificato.<br>Le percentuali di cofinanziamento indicate sono pari al 50% per gli studi mentre per i lavori è indicato il tasso di finanziamento massimo (30% o 50% per azioni transfrontaliere a particolari condizioni)   |
| Articolo 11 |  | ----                  | soppresso  |
| Articolo 12 |  | Articolo 17           | Modificato, il termine temporale per la riduzione della sovvenzione è fissato in un anno senza eccezioni e la formulazione dell'articolo è più snella.   |
| Articolo 13 |  | Articolo 6<br>Comma 2 | Contenuti sostanzialmente invariati  |
| Articolo 14 |  | Articolo 16           | Modificato, sono introdotte le combinazioni di sovvenzione e di altre fonti di finanziamento e soppressi gli strumenti per la condivisione del rischio per le obbligazioni, prestiti e/o garanzie, ecc; è soppressa altresì la soglia della dotazione finanziaria ad essi destinata. |
| Articolo 15 |  | Articolo 13           | Modificato, i criteri di valutazione sono stati ampliati ed è stata inserita al comma 4 dell'art. 13 la coerenza delle azioni con i piani di corridoio e che sia tenuto conto del parere del coordinatore europeo  |
| Articolo 16 |  | Articolo 5            | Modificato, vengono descritti puntualmente le condizioni e i requisiti per l'ammissibilità dei paesi terzi al programma. Si fa riferimento ai Paesi terzi e agli organismi stabiliti in tali paesi nonché alle condizioni di assistenza finanziaria                                  |
| Articolo 17 |  | Articolo 19           | Modificato, articolo composto ora di due soli commi senza distinzione di tipologia di programma di lavoro  |
| Articolo 18 |  | ----                  | soppresso  |
| Articolo 19 |  | ----                  | soppresso  |
| Articolo 20 |  | ----                  | soppresso  |

ALLEGATO 1

|                           |  |                           |   |
|---------------------------|--|---------------------------|---|
| Articolo 21               |  | Articolo 20 e Articolo 23 | Modificato, viene conferita anche la possibilità di modificare la parte II dell'allegato e sono omesse le limitazioni alle modifiche  |
| Articolo 22               |  | ----                      | soppresso   |
| Articolo 23               |  | ----                      | soppresso   |
| Articolo 24               |  | Articolo 26               | Modificato, la tutela è riferita solo ai paesi terzi che partecipano al programma   |
| Articolo 25 commi 1) e 2) |  | Articolo 22               | Contenuti sostanzialmente invariati   |
| Articolo 25 comma 3)      |  | ----                      | soppresso   |
| Articolo 26               |  | Articolo 24               | Modificato, vengono modificati i termini temporali e inserito il comma 4 che prevede la consultazione degli esperti designati dagli Stati membri  |
| Articolo 27               |  | Articolo 21               | Modificato, semplificato e snellito   |
| Articolo 28               |  | Articolo 25               | Sostanzialmente invariato   |
| Articolo 29               |  | ----                      | soppresso   |
| Articolo 30               |  | Articolo 27               | Disposizioni transitorie e abrogazioni  |
| Articolo 31               |  | Articolo 27               | Disposizioni transitorie e abrogazioni  |
| Articolo 32               |  | Articolo 28               | Entrata in vigore   |
| ----                      |  | Articolo 7                | Nuovo, è relativo all'individuazione dei progetti transfrontalieri nel settore delle energie rinnovabili e dei relativi criteri di ammissibilità  |
| ----                      |  | Articolo 8                | Nuovo, è relativo all'individuazione dei progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale e dei relativi criteri di ammissibilità e delle priorità applicabili |
| ----                      |  | Articolo 10               | Nuovo, l'aspetto sinergico delle azioni viene evidenziato   |
| ----                      |  | Articolo 18               | Viene introdotta la possibilità di ricevere un finanziamento cumulativo, complementare o combinato  |
| ----                      |  | Articolo 20 comma 1       | Nuovo, inserimento indicatori   |
| Allegato I, Parte I       |  | Allegato, Parte III       | Modificato, sono indicate le sezioni dei corridoi della rete centrale individuate in via preliminare  |

FP

ALLEGATO 1

|                       |  |                    |   |
|-----------------------|--|--------------------|---|
|                       |  |                    | nonché quelle sulla rete globale  |
| Allegato I, Parte II  |  | -----              | soppresso   |
| Allegato I, Parte III |  | -----              | soppresso   |
| Allegato I, Parte IV  |  | Allegato, Parte II | Modificato, vengono riportate le percentuali di ripartizione delle risorse di bilancio                                      |
| Allegato I, Parte V   |  | -----              | soppresso   |
| Allegato II           |  | -----              | soppresso   |
| -----                 |  | Allegato, Parte I  | Nuovo, sono stati introdotti degli indicatori per monitorare il grado di conseguimento degli obiettivi generali e specifici |

FP