

Bruxelles, 14 giugno 2018  
(OR. en)

---

---

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

---

---

**9951/18  
ADD 3**

**TRANS 257  
FIN 456  
CADREFIN 87  
POLGEN 83  
REGIO 40  
ENER 229  
TELECOM 175  
COMPET 436  
MI 448  
ECO 49  
CODEC 1023**

## **PROPOSTA**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	7 giugno 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

---

n. doc. Comm.:	COM(2018) 438 final - ANNEX
----------------	-----------------------------

---

Oggetto:	ALLEGATO della 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
----------	---

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 438 final - ANNEX.

---

All.: COM(2018) 438 final - ANNEX



Bruxelles, 6.6.2018  
COM(2018) 438 final

ANNEX

**ALLEGATO**

**della**

**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**

{SEC(2018) 292 final} - {SWD(2018) 312 final} - {SWD(2018) 313 final}

## 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 e interconnesse e infrastrutture per una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura	Numero di collegamenti transfrontalieri e di collegamenti mancanti cui è stato destinato il sostegno del CEF (comprese azioni relative a nodi urbani, porti marittimi, porti interni e terminali ferroviario-stradali della rete centrale TEN-T)
		Numero di azioni finanziate a titolo del CEF che contribuiscono alla digitalizzazione dei trasporti
		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
	Adeguamento alle esigenze della mobilità militare	Numero di componenti delle infrastrutture di trasporto adeguate per rispondere alle esigenze della mobilità militare
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
		Numero di azioni del CEF che contribuiscono a progetti per garantire la resilienza della rete del gas
	Sicurezza dell'approvvigionamento energetico	Numero di azioni del CEF che contribuiscono a rendere intelligenti e digitali le reti e ad aumentare la capacità di stoccaggio dell'energia
		Numero di azioni del CEF che contribuiscono a progetti che consentono di aumentare la quota di energia rinnovabile dei sistemi energetici
	Sviluppo sostenibile mediante azioni volte a consentire la decarbonizzazione	Numero di azioni del CEF che contribuiscono

		alla cooperazione transfrontaliera nel settore delle energie rinnovabili
Digitale	Contributo alla realizzazione dell'infrastruttura per la connettività digitale in tutta l'Unione europea	Nuove connessioni a reti ad altissima capacità per i voli socioeconomici e connessioni senza fili di altissima qualità per le comunità locali
		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 per le abitazioni
		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), punti i) e ii), sono ripartite come segue:

- 60% per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera a): "Azioni relative a reti efficienti e interconnesse";
- 40% 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), il 75% delle risorse di bilancio dovrebbe essere assegnato ad azioni riguardanti i corridoi della rete centrale, il 10% ad azioni riguardanti la rete centrale al di fuori dei relativi corridoi e il 15% ad azioni riguardanti la rete globale.

## PARTE III: CORRIDOI DELLA RETE CENTRALE DI TRASPORTO E SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE; SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE SULLA RETE GLOBALE

### 1. Corridoi della rete centrale e sezioni individuate in via preliminare

Rete centrale, corridoio "Atlantico"	
<b>Tratte</b>	Gijón – León – Valladolid La Coruña – Vigo – Orense – León – Saragozza – Pamplona/Logroño – Bilbao Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Siviglia – Córdoba Algeciras – Bobadilla – Madrid Sines/Lisbona – Madrid – Valladolid

	Lisbona – Aveiro – Leixões/Porto – Fiume Douro Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Tours – Parigi – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasburgo Saint-Nazaire – Nantes – Tours		
<b>Sezioni individuate in via preliminare</b>	Transfrontaliere	Evora – Merida	Ferrovia
		Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
		Aveiro – Salamanca	
	Fiume Douro (Via Navegável do Douro)	Vie navigabili interne	

<b>Rete centrale, corridoio "Baltico – Adriatico"</b>			
<b>Tratte</b>	Gdynia – Danzica – Katowice/Ślasków Danzica – Varsavia – Katowice Katowice – Ostrava – Brno – Vienna Stettino/Świnoujście – Poznań – Breslavia – Ostrava Katowice – Žilina – Bratislava – Vienna Vienna – Graz – Villach – Udine – Trieste Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona Graz – Maribor – Lubiana – Capodistria/Trieste		
<b>Sezioni individuate in via preliminare</b>	Transfrontaliere	Katowice – Ostrava Katowice – Žilina Opole – Ostrava Bratislava – Vienna Graz – Maribor Trieste – Divača	Ferrovia
		Katowice – Žilina Brno – Vienna	
	Collegamento mancante	Gloggnitz – Mürzzuschlag: galleria di base del Semmering Graz – Klagenfurt: Linea ferroviaria e galleria del Koralm Capodistria – Divača	Ferrovia

<b>Rete centrale, corridoio "Mediterraneo"</b>			
<b>Tratte</b>	Algeciras – Bobadilla – Madrid – Saragozza – Tarragona Siviglia – Bobadilla – Murcia Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma di Maiorca – Barcellona Tarragona – Barcellona – Perpignan – Marsiglia – Genova/Lione– Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Capodistria – Lubiana – Budapest Lubiana/Fiume – Zagabria – Budapest – frontiera UA		
<b>Sezioni individuate in via preliminare</b>	Transfrontalier e	Lione – Torino: galleria di base e vie di accesso	Ferrovia
		Nizza – Ventimiglia	
		Trieste – Divača	
		Lubiana – Zagabria	
		Zagabria – Budapest	
		Budapest – Miskolc – frontiera UA	
	Lendava – Letenye	Vásárosnamény – frontiera UA	Strade
	Capodistria – Divača		
	Fiume – Zagabria		
Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Vie navigabili interne		

<b>Rete centrale, corridoio "Mare del Nord – Baltico"</b>	
<b>Tratte</b>	Luleå – Helsinki – Tallinn – Riga Ventspils – Riga Riga – Kaunas Klaipėda – Kaunas – Vilnius Kaunas – Varsavia

	<p>Frontiera BY – Varsavia – Łódź – Poznań – Francoforte sull'Oder – Berlino – Amburgo – Kiel</p> <p>Łódź – Katowice/Breslavia</p> <p>Katowice – Breslavia – Falkenberg – Magdeburgo</p> <p>Stettino/Świnoujście – Berlino – Magdeburgo – Braunschweig – Hannover</p> <p>Hannover – Brema – Bremerhaven/Wilhelmshaven</p> <p>Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht</p> <p>Utrecht – Amsterdam</p> <p>Utrecht – Rotterdam – Anversa</p> <p>Hannover – Colonia – Anversa</p>		
<b>Sezioni individuate in via preliminare</b>	Transfrontaliere	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
	Collegamento mancante	<a href="#">Kaunas – Vilnius</a>	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		

<b>Rete centrale, corridoio "Mare del Nord – Mediterraneo"</b>	
<b>Tratte</b>	<p>Belfast – Dublino – Shannon Foynes/Cork</p> <p>Glasgow/Edimburgo – Liverpool/Manchester – Birmingham</p> <p>Birmingham – Felixstowe/Londra/Southampton</p>

	Londra – Lilla – Bruxelles Amsterdam – Rotterdam – Anversa – Bruxelles – Lussemburgo Lussemburgo – Metz – Digione – Macon – Lione – Marsiglia Lussemburgo – Metz – Strasburgo – Basilea Anversa/Zeebrugge – Gand – Dunkerque/Lilla – Parigi		
<b>Sezioni individuate in via preliminare</b>	Transfrontaliere	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	
	Collegamento mancante	Albertkanaal/Canale Bocholt-Herentals	Vie navigabili interne
		Dunkerque – Lilla	

<b>Rete centrale, corridoio "Oriente/Mediterraneo orientale"</b>			
<b>Tratte</b>	Amburgo – Berlino Rostock – Berlino – Dresda Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburgo – Dresda Dresda – Ústí nad Labem – Mělník/Praga – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolín Kolín – Pardubice – Brno – Vienna/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia Sofia – Plovdiv – Burgas Plovdiv – frontiera TR – Alessandropoli – Kavala – Salonicco – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa Frontiera ex Repubblica jugoslava di Macedonia – Salonicco Sofia – Salonicco – Atene – Pireo/Ikonio – Heraklion Limassol (Vasiliko) – Nicosia Atene – Patrasso/Igoumenitsa		
<b>Sezioni individuate in via</b>	Transfrontaliere	Dresda – Praga	Ferrovia
		Vienna/Bratislava – Budapest	

<b>preliminare</b>		Békéscsaba – Arad	
		Calafat – Vidin – Sofia – Salonicco	
		Frontiera TR – Alessandropoli	
		Frontiera ex Repubblica jugoslava di Macedonia – Salonicco	
		Ioannina – Kakavia (frontiera AL)	Strade
		Amburgo - Dresda - Praga - Pardubice	Vie navigabili interne
	Collegamento mancante	Salonicco – Kavala	Ferrovia

<b>Rete centrale, corridoio "Reno – Alpi"</b>			
<b>Tratte</b>	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		
<b>Sezioni individuate in via preliminare</b>	Transfrontaliere	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Ferrovia
		Karlsruhe – Basilea	
		Milano/Novara – frontiera CH	
		Basilea – Anversa/Rotterdam – Amsterdam	Vie navigabili interne
	Collegamento mancante	Genova – Tortona/Novi Ligure	Ferrovia

<b>Rete centrale, corridoio "Reno – Danubio"</b>	
<b>Tratte</b>	Strasburgo – Stoccarda – Monaco – Wels/Linz Strasburgo – Mannheim – Francoforte – Würzburg – Norimberga –

	Ratisbona – Passau – Wels/Linz Monaco/Norimberga – Praga – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – frontiera UA Wels/Linz – Vienna – Bratislava – Budapest – Vukovar Vienna/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bucarest – Costanza – Sulina		
<b>Sezioni individuate in via preliminare</b>	Transfrontaliere	Monaco – Praga	Ferrovia
		Norimberga – Plzeň	
		Monaco – Mühldorf – Freilassing – Salisburgo	
		Strasburgo – Kehl Appenweier	
		Hranice – Žilina	
		Vienna – Bratislava/Budapest	
		Bratislava – Budapest	
		Békéscsaba – Arad	
		Danubio (Kehlheim - Costanza/Midia/Sulina) e i relativi bacini dei fiumi Sava e Tibisco	Vie navigabili interne
		Zlín – Žilina	Strade
Collegamento mancante	Stoccarda – Ulma	Ferrovia	
	Salisburgo – Linz		
	Arad – Craiova		
	Bucarest – Costanza		

<b>Rete centrale, corridoio "Scandinavia – Mediterraneo"</b>	
<b>Tratte</b>	Frontiera RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stoccolma – Örebro – Malmö Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stoccolma Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg Malmö – Copenaghen – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn Copenaghen – Kolding/Lubecca – Amburgo – Hannover

	Bremerhaven – Brema – Hannover – Norimberga Rostock – Berlino – Lipsia – Monaco Norimberga – Monaco – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – La Valletta Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – La Valletta		
<b>Sezioni individuate in via preliminare</b>	Transfrontalier e	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	
	Copenaghen – Amburgo: collegamento fisso della cintura di Fehmarn	Ferrovia/strade	

## 2. Sezioni individuate 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 – Strabane – Letterkenny	Strade
Pau – Huesca	Ferrovia
Lione – frontiera CH	Ferrovia
Athus – Mont-Saint-Martin	Ferrovia
Anversa – Duisburg	Ferrovia
Mons – Valenciennes	Ferrovia
Gand – Terneuzen	Ferrovia
Heerlen – Aquisgrana	Ferrovia
Groninga – Brema	Ferrovia
Stoccarda – frontiera CH	Ferrovia
Berlino – Rzepin/Horka – Breslavia	Ferrovia

Praga – Linz	Ferrovie
Villach – Lubiana	Ferrovie
San Pietro del Carso – Fiume	Ferrovie
Plzeň – České Budějovice – Vienna	Ferrovie
Vienna – Győr	Ferrovie
Graz – Győr	Ferrovie
Neumarkt-Kalham – Mühldorf	Ferrovie
Corridoio dell'ambra PL-SK-HU	Ferrovie
Corridoio Via Carpazia BY/UA frontiera PL-SK-HU-RO	Strade
Budapest – Osijek – Svilaj (frontiera BiH)	Strade
Faro – Huelva	Ferrovie
Porto – Vigo	Ferrovie
Giurgiu – Varna/Bourgas	Ferrovie
Svilengrad – Pithio	Ferrovie

## **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.

### **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 Stati membri e/o tra Stati membri e paesi terzi a norma degli articoli 6, 7, 9 o 11 della direttiva 2009/28/CE;
- 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 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**

Per ciascuno degli Stati membri o dei paesi terzi partecipanti, l'analisi dei costi/benefici di cui al precedente punto 2, lettera c) deve tenere conto delle ripercussioni su vari aspetti, fra cui:

- 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;
- g) innovazione.

### **4. Procedura**

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 Stati membri e/o tra Stati membri e paesi terzi a norma degli articoli 6, 7, 9 o 11 della direttiva 2009/28/CE 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.

La Commissione deve svolgere adeguate consultazioni sull'elenco dei progetti presentati per essere riconosciuti come progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile.

La Commissione deve valutare le domande in base ai criteri di cui ai punti 2 e 3.

Nell'ambito della selezione dei progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, la Commissione deve mirare ad ottenere una quantità totale gestibile di progetti. La Commissione deve impegnarsi a garantire un adeguato equilibrio geografico nell'individuazione dei progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile. È possibile ricorrere a raggruppamenti regionali per l'individuazione dei progetti.

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.

La Commissione è tenuta a pubblicare sul proprio sito web l'elenco dei progetti transfrontalieri selezionati nel campo dell'energia rinnovabile.

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

### **1. Connettività Gigabit 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, comprese le potenziali ricadute in termini di connettività. 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 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 pazienti<sup>1</sup>;
- alla connettività Gigabit per i centri di istruzione e ricerca, nel contesto degli sforzi per eliminare i divari digitali e innovare i sistemi di istruzione, per migliorare i risultati dell'apprendimento, accrescere l'equità e incrementare l'efficienza<sup>2</sup>.

### **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:

---

<sup>1</sup> Cfr. anche COM (2018) 233 final - 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.

<sup>2</sup> Cfr. anche COM (2018) 22 final - Comunicazione della Commissione sul piano d'azione per l'istruzione digitale.

- 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 a servizi digitali innovativi;
- utilizzare l'identità visiva comune fornita dalla Commissione e i collegamenti agli strumenti online ad essa associati;
- 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 Consiglio<sup>3</sup> 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.

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.

### **3. Elenco indicativo dei corridoi 5G 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 ininterrotta<sup>4</sup>, 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 CAM<sup>5</sup> 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 corridoi<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> Connettività per un mercato unico digitale competitivo: verso una società dei Gigabit europea - COM (2016) 587.

<sup>5</sup> Mobilità interconnessa e automatizzata.

<sup>6</sup> Le sezioni in corsivo sono situate al di fuori dei corridoi della rete centrale TEN-T, ma sono incluse tra i corridoi 5G.

<b>Rete centrale, corridoio "Atlantico"</b>	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	Porto - Vigo e Merida - Evora
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Metz – Parigi – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lisbona – Bilbao – Madrid – Lisbona
<b>Rete centrale, corridoio "Baltico – Adriatico"</b>	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	-
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Danzica – Varsavia – Brno – Vienna – Graz – Lubiana – Trieste
<b>Rete centrale, corridoio "Mediterraneo"</b>	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	-
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Budapest – Zagabria – Lubiana / Fiume / <i>Spalato</i>
<b>Rete centrale, corridoio "Mare del Nord – Baltico"</b>	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	Corridoio baltico (da definire)
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Tallinn – Kaunas
<b>Rete centrale, corridoio "Mare del Nord – Mediterraneo"</b>	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	Metz - Merzig - Lussemburgo Rotterdam - <i>Anversa</i> - <i>Eindhoven</i>
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lilla – Parigi Bruxelles – Metz – Basilea Mulhouse – Lione – Marsiglia
<b>Rete centrale, corridoio "Oriente/Mediterraneo orientale"</b>	
Sezioni transfrontaliere per la	Sofia - Salonicco - Belgrado

sperimentazione della CAM	
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Berlino – Praga – Brno – Bratislava Timișoara – Sofia – frontiera TR – Sofia – Salonicco – Atene
<b>Rete centrale, corridoio "Reno – Alpi"</b>	
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
<b>Rete centrale, corridoio "Reno – Danubio"</b>	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	-
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Francoforte (M) – Passau – Vienna – Budapest – Bucarest – Costanza Karlsruhe – Monaco – Salisburgo – Wels Francoforte (M) – Strasburgo
<b>Rete centrale, corridoio "Scandinavia – Mediterraneo"</b>	
Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM	Oulu - Tromsø <i>Oslo - Stoccolma</i> - Helsinki
Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM	Turku – Helsinki – frontiera con la Russia Stoccolma / Oslo – Malmö Malmö – Copenhagen – Amburgo – Würzburg Norimberga – Monaco – Verona Rosenheim – Bologna – Napoli – Catania – Palermo Napoli – Bari – Taranto