



Bruxelles, 14.2.2018
COM(2018) 66 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL
CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL
COMITATO DELLE REGIONI**

sulla valutazione intermedia del meccanismo per collegare l'Europa (MCE)

{SWD(2018) 44 final}

INTRODUZIONE

La crescita sostenibile e la competitività dell'Europa dipendono da una connettività efficiente, sia al suo interno che verso il resto del mondo. Il conseguimento di infrastrutture digitali, energetiche e di trasporto ben interconnesse, interoperabili e gestite in modo efficiente in Europa richiede la capacità di pianificare e investire seguendo un approccio coordinato a lungo termine a livello dell'UE.

Il meccanismo per collegare l'Europa¹ (MCE) è un programma di finanziamento comune a gestione centralizzata per infrastrutture nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni e ha una dotazione finanziaria di 30,4 miliardi di EUR per il periodo dal 2014 al 2020. È stato istituito nell'ambito della strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e degli obiettivi "20-20-20" dell'UE nel settore della politica climatica ed energetica.

Sulla base dei rispettivi orientamenti settoriali² l'MCE sostiene lo sviluppo di reti transeuropee (RTE)³, con l'obiettivo di rafforzare la coesione del mercato interno e la competitività dell'UE nel mercato globale. L'obiettivo generale dell'MCE è quello di promuovere la realizzazione di progetti che contribuiscano al completamento delle RTE. Ciò è rispecchiato nelle priorità stabilite negli orientamenti per i tre settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni. L'MCE affronta i fallimenti di mercato, è incentrato su progetti di alto valore aggiunto europeo e aiuta a stimolare ulteriormente gli investimenti del settore privato.

Come delineato nella comunicazione intitolata "Un bilancio per la strategia Europa 2020"⁴, la Commissione ha ritenuto che *"mentre il mercato può e deve garantire la maggior parte degli investimenti necessari, occorre ovviare ai fallimenti del mercato, per colmare le lacune persistenti, eliminare le strozzature, e garantire adeguati collegamenti transfrontalieri. Tuttavia l'esperienza accumulata dimostra che i bilanci nazionali non attribuiranno mai un'elevata priorità agli investimenti plurinazionali e transfrontalieri per dotare il mercato unico dell'infrastruttura di cui ha bisogno. Questo è un altro esempio del valore aggiunto del bilancio UE: può garantire i finanziamenti per i progetti paneuropei che collegano il centro e la periferia, a vantaggio di tutti. Pertanto, la Commissione ha deciso di proporre la creazione di un meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe facility), per accelerare lo sviluppo delle infrastrutture di cui l'UE ha bisogno"*.

Quando l'MCE è stato proposto nel 2011, si è stimato che le necessità di investimento in tutti e tre i settori ammontassero a circa 970 miliardi di EUR. Ci si attendeva che la maggior parte di tali investimenti sarebbe arrivata dal settore privato e dal sostegno pubblico a livello nazionale o sarebbe stata favorita da misure normative. Tuttavia, la valutazione d'impatto⁵ ha

1 Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013.

2 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, regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013, sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee e 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.

3 Articoli 170-174 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

4 Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: Un bilancio per la strategia Europa 2020, Commissione europea, 29 giugno 2011.

5 Documento di lavoro dei servizi della Commissione [COM (2011) 665 final] che accompagna il regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa - Valutazione d'impatto.

anche identificato "la necessità di ovviare ai fallimenti del mercato — di colmare le lacune persistenti, eliminare le strozzature, e garantire adeguati collegamenti transfrontalieri".

A norma del regolamento MCE⁶ la Commissione, in collaborazione con gli Stati membri e i beneficiari interessati, è tenuta a presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla valutazione intermedia dell'MCE entro il 31 dicembre 2017⁷. La valutazione esamina le prestazioni complessive del programma alla luce dei suoi obiettivi generali e settoriali e le confronta con i risultati ottenuti a seguito di azioni nazionali o dell'UE.

La valutazione dettagliata è presentata nel documento di lavoro dei servizi della Commissione (SWD) che accompagna la presente comunicazione. In linea con gli orientamenti per legiferare meglio della Commissione, la valutazione è stata effettuata sulla base di cinque criteri: efficacia, efficienza, pertinenza, coerenza e valore aggiunto dell'UE. La valutazione dettagliata secondo tali criteri può essere trovata nel documento di lavoro dei servizi della Commissione, mentre la presente comunicazione evidenzia i risultati principali del processo.

1 IL MECCANISMO PER COLLEGARE L'EUROPA SOSTIENE PROGETTI IN CUI L'UE FA LA DIFFERENZA

1.1 Sviluppo di infrastrutture che uniscono

La politica dell'UE in materia di infrastrutture ha tre dimensioni principali:

- la pianificazione comune a lungo termine dello sviluppo di infrastrutture, per quanto riguarda sia la sua portata geografica che le caratteristiche tecniche (con approcci diversi adeguati a ciascun settore);
- un insieme di misure normative dirette ad agevolare gli investimenti;
- uno strumento di finanziamento specifico, il meccanismo per collegare l'Europa.

L'esperienza finora acquisita con l'MCE dimostra una forte interazione positiva tra queste tre dimensioni. Con la pianificazione a lungo termine è possibile preparare una riserva di progetti negli Stati membri, mentre la possibilità di ricevere aiuti per gli investimenti con chiara dimensione europea consente di sviluppare reti più integrate. Ad esempio, nel settore dei trasporti la possibilità di sostenere le principali tratte transfrontaliere delle infrastrutture agevola lo sviluppo di un approccio per corridoi tra gli Stati membri, portando a una pianificazione coerente delle tratte nazionali. Nel settore dell'energia, il processo dinamico di creazione, ogni due anni, di un elenco di progetti di interesse comune (PCI) situati in aree tematiche e corridoi prioritari assicura sia la pianificazione a lungo termine che l'adattamento alle future esigenze. Nel settore delle telecomunicazioni, gli orientamenti per le telecomunicazioni dell'MCE elencano gli elementi costitutivi (*building blocks*) e le infrastrutture di servizi digitali (*digital service infrastructures* - DSI) settoriali ammissibili al finanziamento.

Tre anni e mezzo dopo il suo lancio, il tipo di progetti cofinanziati dall'MCE corrisponde perfettamente all'ambizione dell'UE di: i) incrementare la connettività dei tre settori su scala europea e; ii) concentrare il sostegno sui **beni pubblici di dimensione europea**. L'MCE

⁶ Articolo 27 del regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013.

⁷ Tale relazione serve inoltre per riferire al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi compiuti nell'attuazione del regolamento (UE) n. 283/2014 (Orientamenti per le telecomunicazioni) e in particolare sugli aspetti di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8.

contribuisce alle priorità della Commissione in materia di occupazione, crescita e investimenti, mercato interno, Unione dell'energia e clima e mercato unico digitale, rafforzando la competitività globale dell'UE. Inoltre, l'MCE fornisce una quota sostanziale dei finanziamenti dell'UE per i progetti nei settori dell'energia e dei trasporti che apportano un importante contributo alla decarbonizzazione dell'economia europea, concorrendo così al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni dell'UE a norma dell'accordo di Parigi sul clima.

Nel settore dei **trasporti**, è stata data priorità ai progetti volti a creare o migliorare i collegamenti transfrontalieri, a completare le connessioni mancanti e a eliminare le strozzature. Possono essere progetti riguardanti tratte fisiche della rete o programmi a livello di UE volti a sviluppare sistemi di gestione del traffico efficienti, interoperabili e più sicuri per i diversi modi di trasporto. L'obiettivo di finanziamento "MCE Trasporti" relativo alle **infrastrutture di trasporto transfrontaliero** rappresenta l'86 % dei finanziamenti attualmente assegnati al settore dei trasporti (18,35 miliardi di EUR). Tra gli esempi figurano il "Fehmarn Belt" (un tunnel multimodale tra Danimarca e Germania), il progetto "Rail Baltica", che migliorerà i collegamenti est-ovest tra Polonia, Lituania, Lettonia ed Estonia e la realizzazione di SESAR (Ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo). Infine, l'MCE sta apportando un contributo molto concreto all'ambizione di realizzare uno spazio unico europeo dei trasporti.

Nel settore **dell'energia** l'MCE ha affrontato gli ostacoli che si frappongono a un mercato europeo dell'energia più integrato rafforzando i collegamenti transfrontalieri. Gli obiettivi specifici mirano a porre fine all'isolamento energetico e a eliminare le strozzature. In linea con i suoi obiettivi, "MCE Energia" sostiene progetti in grado di apportare esternalità significative e ha contribuito ad aumentare la sicurezza dell'approvvigionamento negli Stati membri dove il problema è più pressante. Tra gli esempi figurano l'"Interconnettore del Gas Polonia-Lituania", il primo interconnettore del gas tra la regione del Mar Baltico orientale e l'Europa continentale, e "Balticconnector", il primo interconnettore del gas tra Finlandia ed Estonia. Il tema della sostenibilità è stato affrontato mediante il supporto a progetti innovativi nel settore dell'energia elettrica, cofinanziando studi e lavori importanti quali: un collegamento sottomarino di 600 km tra Irlanda e Francia, uno stoccaggio di energia ad aria compressa in Irlanda del Nord e un progetto di reti intelligenti tra Slovenia e Croazia.

Nel settore delle **telecomunicazioni** è stata attribuita priorità alla diffusione dei servizi digitali transeuropei con soluzioni tecniche e organizzative collaudate, come indicato negli orientamenti per le telecomunicazioni. Questi riguardano settori diversi tra loro come l'identificazione elettronica, che affronta la sfida posta dal riconoscimento transfrontaliero di meccanismi di identificazione elettronica emessi a livello nazionale (identificazione elettronica o eID), consentendo agli europei di accedere a servizi pubblici online in tutta Europa senza interruzioni, e i servizi sanitari interoperabili, che agevolano la continuità dell'assistenza e la sicurezza del paziente per i cittadini che ricorrono all'assistenza sanitaria transfrontaliera, consentendo lo scambio di dati sanitari tra i vari paesi. Poiché contribuiscono a migliorare la vita quotidiana dei cittadini europei tramite la connettività e l'inclusione digitale, questi servizi transfrontalieri sono essenziali per la realizzazione del mercato unico digitale. Tuttavia, dalla valutazione è emerso che gli orientamenti per le telecomunicazioni limitano la capacità del programma di sfruttare pienamente gli sviluppi tecnologici più recenti e di affrontare le nuove priorità nell'agenda politica emerse successivamente. Per la banda

larga, date le risorse limitate, il supporto finora si è concentrato sui seguenti elementi: i) attività di assistenza tecnica in grado di contribuire alla realizzazione di progetti con una prospettiva commerciale complessa; e ii) strumenti finanziari con un effetto moltiplicatore significativo.

1.2 Attenzione al valore aggiunto dell'UE

Gli investimenti necessari per raggiungere **gli obiettivi di connettività sono molto elevati in tutti e tre i settori interessati dal programma**. Nel settore dei trasporti le recenti stime della Commissione⁸, confermate nei piani di lavoro dei coordinatori dei corridoi della rete centrale, rivelano che le necessità di investimento nella rete centrale TEN-T ammontano a 750 miliardi di EUR solo fino al 2030 e a circa il triplo se si considerando la rete globale e altri investimenti nei trasporti, in settori quali il trasporto urbano, la digitalizzazione e la manutenzione⁹. Nel settore dell'energia le necessità di investimento per i progetti che possono essere classificati come PCI sono pari a 179 miliardi di EUR per il periodo 2021-2030¹⁰, la quota di gran lunga più cospicua dei quali riguarda il settore dell'energia elettrica. Nel settore delle telecomunicazioni si stima che per raggiungere gli obiettivi strategici relativi alla connettività Gigabit saranno necessari investimenti per circa 500 miliardi di EUR fino al 2025, ovvero 155 miliardi di EUR in più di quanto ci si può attendere basandosi sulle attuali tendenze di investimento¹¹. Tuttavia, queste stime non comprendono gli ulteriori investimenti necessari per completare la realizzazione delle infrastrutture di servizi digitali (DSI) transfrontaliere.

Inoltre, i **fallimenti del mercato persistono** nei progetti volti a conseguire gli obiettivi politici delle RTE. Ad esempio, possono verificarsi fallimenti quando i costi sono sostenuti a livello locale/nazionale mentre i vantaggi vengono percepiti su scala europea, oppure quando i costi e i benefici di progetti che coinvolgono diversi Stati membri sono distribuiti in maniera asimmetrica tra loro. Questo è in genere il caso dei progetti transfrontalieri e della realizzazione di sistemi tecnologici di portata europea, dove solitamente i finanziamenti adeguati non provengono unicamente dal mercato o dal bilancio nazionale.

Nel settore dell'energia, i progetti che mancano di redditività commerciale rientrano in questa categoria, in quanto producono esternalità quali la sicurezza regionale dell'approvvigionamento o soluzioni altamente innovative.

Fin dal suo lancio, l'MCE si è concentrato sull'apporto di valore aggiunto dell'UE¹² allo sviluppo della connettività nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, non solo per la tipologia di beni pubblici con una dimensione europea inclusi nel suo ambito, ma anche in considerazione dell'attenzione rivolta a progetti a livello locale, regionale e nazionale che non potrebbero essere realizzati senza il sostegno dell'UE. Più specificamente, il valore aggiunto dell'UE dell'MCE risiede nella sua capacità di:

⁸ I dati provengono dagli studi relativi ai corridoi della rete centrale intrapresi da contraenti esterni che sostengono i coordinatori dei corridoi della rete centrale.

⁹ A livello dei corridoi della rete centrale TEN-T, gli investimenti dovrebbero generare circa 4 500 miliardi di euro di PIL cumulato, corrispondenti a circa 13 milioni di posti-anno, e una riduzione di circa 7 milioni di tonnellate di emissioni di CO₂ tra il 2015 e il 2030.

¹⁰ Sulla base dello studio "Investment needs in trans-European energy infrastructure up to 2030 and beyond" (Necessità di investimento nelle infrastrutture energetiche transeuropee fino al 2030 e oltre), Ecofys, luglio 2017

¹¹ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni. Connettività per un mercato unico digitale competitivo: verso una società dei Gigabit europea. COM (2016) 587 final, pag. 8.

¹² I criteri per valutare il valore aggiunto delle finanze europee sono stati fissati nel documento di riflessione sul futuro delle finanze dell'UE [COM (2017) 358 final del 28 giugno 2017].

- indirizzare i finanziamenti pubblici e privati verso gli obiettivi strategici dell'UE;
- consentire investimenti chiave in cui i costi siano sostenuti a livello locale/nazionale mentre i vantaggi siano fruibili su scala europea;
- accelerare il passaggio verso una società digitale e a basse emissioni.

Nel settore dei **trasporti** l'MCE ha apportato un chiaro valore aggiunto, in particolare per il completamento della rete centrale TEN-T entro il 2030 e per l'aspirazione a una mobilità a basse emissioni. Alcuni progetti di infrastrutture riguardanti il trasporto ferroviario e le vie navigabili interne, investimenti a lungo termine con un ciclo di vita variabile dai 30 ai 50 anni, non avrebbero potuto essere avviati senza i finanziamenti garantiti dalle sovvenzioni pubbliche europee a titolo dell'MCE. È il caso del progetto della galleria di base del Brennero, che rimuoverà un'importante strozzatura ferroviaria nell'UE tra Austria e Italia. L'impegno dell'MCE fornisce garanzie e a volte assicura anche ulteriori fonti di finanziamento, in particolare provenienti dal settore bancario e da investitori privati. Inoltre, affinché programmi europei come il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (*European Rail Traffic Management System* - ERTMS) potessero offrire vantaggi in termini di prestazioni, interoperabilità e sicurezza, si è resa necessaria la realizzazione coordinata degli investimenti tra i vari paesi e parti interessate. Il sostegno dell'MCE, tramite la concessione di sovvenzioni e azioni di sostegno al programma quali lo sviluppo delle capacità nelle amministrazioni degli Stati membri, ha creato le condizioni affinché si instaurasse tale cooperazione.

Nel settore **dell'energia** l'MCE rappresenta uno strumento fondamentale per sostenere la cooperazione transnazionale e generare economie di scala. Esso svolge un ruolo chiave anche nel sostegno alle infrastrutture energetiche transfrontaliere, visto che i PCI devono apportare benefici ad almeno due Stati membri. L'MCE è un forte catalizzatore che riunisce promotori di progetti, autorità nazionali di regolamentazione e rappresentanti governativi nella risoluzione dei problemi affinché si possano realizzare progetti di infrastrutture transfrontaliere. La sua componente relativa alle sovvenzioni sta realmente promuovendo la cooperazione tra paesi nello sviluppo di PCI relativi all'interconnessione energetica che altrimenti non avrebbero visto la luce. Questo vale soprattutto per i progetti transfrontalieri ubicati in paesi poco popolati o in località remote, dove le tariffe dovrebbero essere aumentate notevolmente per coprire le necessità di investimento. L'"Interconnettore del gas Polonia-Lituania" è un esempio lampante di un progetto che non avrebbe potuto essere finanziato in un contesto puramente nazionale.

Nel settore delle **telecomunicazioni** l'MCE ha agevolato il coordinamento tra gli Stati membri nello sviluppo di norme e nella realizzazione di servizi transfrontalieri interconnessi. Anche se gli Stati membri hanno sviluppato soluzioni che rendono i servizi pubblici disponibili online, i relativi benefici sono limitati all'interno dei confini nazionali. L'MCE ha giocato un ruolo di primo piano nel consentire a tali soluzioni di ottenere risultati migliori rendendole interoperabili, a vantaggio di cittadini, imprese e amministrazioni pubbliche in tutta Europa. Inoltre, in alcuni casi come il sistema di scambio elettronico di informazioni sulla sicurezza sociale, dato che gli Stati membri hanno l'obbligo giuridico di assicurare le comunicazioni transfrontaliere tra gli istituti nazionali di sicurezza sociale, l'MCE ha svolto un ruolo importante nel rafforzare la protezione dei diritti di sicurezza sociale dei cittadini mobili e nell'aiutare gli Stati membri ad accelerare il processo di conformità. In altri settori quali la sicurezza informatica, in cui l'interoperabilità trans-frontaliera non è soggetta ad obblighi

giuridici, l'MCE ha reso possibile l'introduzione di una piattaforma volontaria di cooperazione volta a rafforzare la preparazione e la risposta agli attacchi informatici fornendo una soluzione a livello di UE per le minacce che non rispettano i confini nazionali. Secondo i risultati di una consultazione con le parti interessate, senza l'MCE la realizzazione di alcune DSI avrebbe subito notevoli ritardi o sarebbe stata addirittura accantonata. Per di più, le soluzioni di base sostenute dai finanziamenti dell'MCE (i cosiddetti "elementi costitutivi") stanno creando economie di scala tramite il loro ampio riutilizzo in servizi digitali più complessi, anche oltre le competenze dell'MCE, in settori quali l'agricoltura, l'ambiente e l'istruzione¹³.

Infine, l'azione a livello di UE (compresa la cooperazione normativa) sta consentendo all'MCE di **porre rimedio alle carenze in materia di informazione e cooperazione** tra gli Stati membri, che possono ostacolare progetti tanto complessi quanto essenziali.

2. IL MECCANISMO PER COLLEGARE L'EUROPA FORNISCE UN SOSTEGNO DELL'UE IN MODO EFFICIENTE E COERENTE

2.1 Utilizzo efficiente delle sovvenzioni

La maggior parte dei finanziamenti previsti dall'MCE viene assegnata sotto forma di sovvenzioni (90 %). Tale approccio risulta idoneo in quanto gran parte **dei finanziamenti dell'MCE riguarda progetti che offrono più ampi vantaggi a livello regionale e di UE, ma con finanziamenti nazionali o basati sul mercato insufficienti.**

Nel settore dei **trasporti** questo discorso si applica alla maggior parte dei progetti transfrontalieri relativi alla rete transeuropea e alle priorità "orizzontali", in particolare i sistemi di gestione del traffico quali ERTMS per il traffico ferroviario, SESAR per il traffico aereo e i sistemi di trasporto intelligenti (STI) per il traffico stradale, oltre ai carburanti alternativi. Lo stesso dicasi per i progetti in cui i vantaggi non possono ancora essere internalizzati. In questo settore, le numerosissime richieste di partecipazione¹⁴ agli inviti a presentare proposte dimostrano una domanda molto elevata di sovvenzioni UE, mentre la dotazione finanziaria disponibile si dimostra costantemente deficitaria rispetto alle necessità del settore.

Nel settore **dell'energia** esistono ancora delle strozzature e c'è ancora bisogno di interconnessioni supplementari per integrare pienamente il mercato, assicurare la sicurezza dell'approvvigionamento e consentire all'UE di utilizzare in modo ottimale le proprie fonti rinnovabili evitando così limitazioni. Le sovvenzioni sono considerate lo strumento più appropriato per sostenere progetti che apportano externalità positive notevoli che vanno oltre le tariffe fissate a livello nazionale, come ad esempio la sicurezza dell'approvvigionamento, l'innovazione tecnologica e la solidarietà tra Stati membri.

Nel settore delle **telecomunicazioni**, tutte le DSI presentano un doppio livello: la piattaforma di servizi essenziali concepita come nodo centrale che consente l'interoperabilità e i servizi generici, ideati come punti di accesso che collegano le soluzioni sviluppate a livello nazionale alla piattaforma. Le sovvenzioni vengono utilizzate per sostenere la diffusione dei servizi

¹³ Informazioni disponibili sul pannello di controllo per le telecomunicazioni dell'MCE:
<https://ec.europa.eu/cefdigital/wiki/display/CEFDIGITAL/Reuse+by+domains>

¹⁴ Finanziamenti totali richiesti relativi alle proposte ammissibili confrontati con la dotazione indicativa dell'invito a presentare proposte.

generici, mentre si ricorre agli appalti per lo sviluppo e il lancio delle piattaforme di servizi essenziali. Tale approccio è giustificato dall'esigenza di contrastare la carenza di investimenti a livello di Stati membri nelle soluzioni interoperabili per l'integrazione dei servizi paneuropei.

La proposta della Commissione per l'MCE del 2011 prevedeva una dotazione totale di 50 miliardi di EUR (31,7 miliardi per i trasporti, 9,1 miliardi per l'energia e 9,2 miliardi per le telecomunicazioni). I tagli susseguiti sia durante la fase di negoziazione che durante le trattative successive sul Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS) hanno ridotto il finanziamento totale a 30,44 miliardi di EUR. Il settore delle telecomunicazioni ha subito la riduzione più marcata (8 miliardi di EUR, con l'assegnazione di un finanziamento finale di 1,04 miliardi di EUR). Il completamento delle RTE stabilito nelle priorità strategiche dell'UE richiede ancora investimenti enormi, parte dei quali dipenderanno dalla continuità del sostegno dell'UE. La dimensione dell'MCE attualmente rende possibile affrontare solo alcuni dei fallimenti di mercato (ad es. coprire il deficit di finanziamento con il sostegno dell'UE) individuati in tutti e tre i settori. Esiste **quindi il potenziale per sbloccare ulteriori investimenti pubblici e privati se fossero messe a disposizione sovvenzioni aggiuntive del bilancio dell'UE per far fronte a un maggior numero di fallimenti del mercato.**

Il processo di selezione dell'MCE assicura che la concessione di sovvenzioni venga modulata per settore e categoria di investimento, tenendo in considerazione il deficit di finanziamento relativo a progetti individuali. Per i trasporti, nell'ambito della dotazione per la coesione il sostegno oscillava da tassi di cofinanziamento pari all'85 % fino a tassi di cofinanziamento massimi compresi tra il 10 % e il 50 % a seconda della priorità e della natura dell'azione. Per l'energia i tassi di finanziamento possono essere modulati fino al 50 %, e, in casi eccezionali, aumentati fino a un massimo del 75 %. Tuttavia, questo è possibile soltanto se le azioni proposte forniscono un alto grado di sicurezza dell'approvvigionamento a livello regionale e di UE, rafforzano la solidarietà o comprendono soluzioni altamente innovative. Per le telecomunicazioni, le piattaforme di servizi essenziali sono state di solito finanziate attraverso appalti, mentre i servizi generici sono stati sostenuti mediante sovvenzioni che applicavano un tasso di cofinanziamento fino al 75 % dei costi ammissibili. La natura competitiva degli inviti a presentare proposte e il meccanismo di selezione e valutazione utilizzato fanno in modo che i progetti che non sono in grado di dimostrare la necessità di assistenza finanziaria sotto forma di sovvenzione possano essere scartati. Tali progetti possono tuttavia valutare il ricorso, se del caso, alle possibilità fornite dal FEIS o dagli strumenti finanziari dell'MCE.

Poiché si tratta di uno strumento incentrato sulle politiche e con obiettivi settoriali specifici, e considerando che l'MCE si rivolge a progetti complessi con una dimensione di interoperabilità transfrontaliera o a livello di UE, **la gestione diretta** si è rivelata efficiente nell'assicurare una rapida assegnazione dei fondi e un'esecuzione del bilancio molto solida. L'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (*Innovation and Networks Executive Agency* - INEA) segue da vicino la realizzazione dei progetti al fine di assicurare che i fondi dell'UE vengano spesi opportunamente. Il bilancio dell'MCE è stato ottimizzato grazie alla capacità dell'INEA di adattarsi rapidamente nella gestione dei fondi non utilizzati da determinate azioni, reindirizzandoli per finanziarne delle nuove. Ad esempio, nel 2016 circa 600 milioni di EUR sono stati iniettati nuovamente in un invito a presentare proposte nel settore dei trasporti ed è stato proposto un investimento di 120 milioni di EUR per finanziare un nuovo progetto faro nel settore digitale, WIFI4EU.

2.2 Utilizzo pionieristico degli strumenti finanziari e del finanziamento misto

Per i progetti che generano entrate, il sostegno dell'MCE può espletarsi sotto forma di strumenti finanziari. La dotazione degli strumenti finanziari dell'MCE può essere impiegata per fornire tutta una serie di prodotti, quali garanzie o debiti di primo rango supportati dal capitale dell'UE, contribuendo così a ottimizzare l'utilizzo dei fondi pubblici. Tali progetti comprendono, ad esempio, ampliamenti di capacità nei porti, collegamenti ferroviari ad aeroporti e lo sviluppo di infrastrutture per i carburanti alternativi nel settore dei trasporti, nonché prestiti subordinati o garanzie per progetti di trasmissione ben precisi nel settore dell'energia.

Tuttavia, in tutti e tre i settori gli strumenti finanziari non sono stati usati nella misura prevista. Lo strumento di debito dell'MCE (*CEF Debt Instrument* - CEF DI), fondato sulle esperienze maturate con lo Strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della rete transeuropea dei trasporti (*Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport* - LGTT) e con la fase pilota dell'iniziativa Prestiti obbligazionari (*Project Bond Initiative* - PBI), ha dato inizio all'utilizzo degli strumenti finanziari, ma con l'istituzione del FEIS si è verificato un effetto di sostituzione. Ci si aspetta un maggiore ricorso agli strumenti finanziari dell'MCE durante la seconda metà del programma¹⁵, quando sarà stata garantita la complementarità tra gli strumenti finanziari specifici dell'MCE e il FEIS in seguito alla richiesta di orientamenti specifici da parte del comitato direttivo del CEF DI al fine di assicurare una complementarità efficace tra le due iniziative.

Nel settore dell'energia diversi fattori hanno contribuito al mancato utilizzo del CEF DI, tra cui il limitato portafoglio di progetti redditizi ammissibili nell'ambito dell'MCE e disponibili al momento in cui il CEF DI è entrato in funzione. I promotori dei progetti dispongono già anche di un'offerta competitiva di opzioni sul debito e su strumenti di capitale per via del loro valido modello di capitale investito riconosciuto per il finanziamento dei progetti. Ciononostante, il monitoraggio congiunto dei progetti da parte della Banca europea per gli investimenti e della Commissione ha fatto in modo che numerosi PCI ottenessero un finanziamento tramite la prima.

Al momento è in fase di sviluppo anche uno strumento di capitale. Nelle telecomunicazioni, il panorama relativo ai progetti di sviluppo della banda larga è estremamente eterogeneo e richiede una varietà di strumenti per affrontare le sfide specifiche di ciascun luogo. Mentre gli strumenti di debito sono rivolti a impieghi di natura commerciale con una chiara giustificazione economica portati avanti da attori di grandi dimensioni, gli strumenti di capitale servono a colmare i deficit di finanziamento esistenti sostenendo progetti con una giustificazione economica più rischiosa e a lungo termine. Questo ruolo dovrebbe essere svolto dal Fondo relativo alla banda larga per collegare l'Europa (*Connecting Europe Broadband Fund* - CEBF), che dovrebbe diventare operativo nella prima metà del 2018.

Nel febbraio 2017 è stato pubblicato un "invito misto" per l'MCE Trasporti. L'invito, che combina sovvenzioni dell'MCE con finanziamenti basati sul mercato, in particolare strumenti

¹⁵ Ad esempio mediante il CEBF (investimento dell'MCE di 100 milioni di EUR).

finanziari disponibili nel quadro del FEIS, è volto a rafforzare la complementarità tra i due regimi di sostegno, mobilitando nel contempo altre fonti di finanziamento, in particolare provenienti dal FEIS, da investitori privati o da banche di promozione nazionali. In precedenza tale approccio era stato applicato con successo nell'ambito dell'MCE su base ad hoc in alcuni casi, come il porto di Dublino e il porto di Calais nel settore dei trasporti. Con 2,2 miliardi di EUR di finanziamenti richiesti per un invito con una dotazione indicativa di 1 miliardo di EUR, la prima esperienza si è rivelata estremamente positiva.

2.3 Miglioramento delle sinergie e della coerenza, semplificazione dell'accesso

Sinergie

Per la prima volta l'MCE ha fatto confluire i settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni all'interno di un quadro di finanziamento comune gestito a livello centrale dalla Commissione.

A livello di programma, tale approccio consente di ottenere economie di scala delegando la gestione delle sovvenzioni a **un'unica agenzia esecutiva (INEA)** e istituendo procedure comuni nei tre settori (attuazione coordinata da parte dell'Agenzia, programmi di lavoro comuni per gli strumenti finanziari dell'MCE, un comitato di coordinamento comune dell'MCE composto da tutti gli Stati membri, accordi di sovvenzione secondo un modello comune).

A **livello di progetto**, l'MCE finora non è pienamente riuscito a creare sinergie tra i tre settori, nonostante le aspettative espresse nel regolamento. Ciò è dovuto in particolare alle differenze intrinseche negli obiettivi strategici settoriali e alla rigidità del quadro giuridico/di bilancio riguardo l'ammissibilità di progetti e costi. Un invito pilota multisettoriale (trasporti ed energia) a presentare proposte per studi da 40 milioni di EUR, avviato nel 2016, è risultato inferiore alle aspettative in termini di numero di progetti selezionati (7) e dotazione di bilancio (24 milioni di EUR).

È tuttavia opportuno mantenere uniti i tre settori alla luce delle **loro sfide e dei loro obiettivi comuni**. Secondo le parti interessate consultate durante la valutazione, queste sfide includono la complessità delle reti di infrastrutture derivante dalla diversità dei sistemi nazionali, le loro necessità di interconnessione e l'esigenza di assicurare l'interoperabilità, adattandosi costantemente ai cambiamenti tecnologici e di mercato. Il numero di esempi di sinergie che coinvolgono i tre settori interessati dall'MCE è in aumento, promosso dai recenti sviluppi dell'innovazione e dal fatto che le sinergie sono naturalmente presenti in ciascuno dei settori o si riferiscono a una priorità assoluta come la sicurezza informatica. Tra gli esempi figurano la mobilità interconnessa, cooperativa e automatizzata, le infrastrutture per i carburanti alternativi per automobili, autobus e navi, l'ammodernamento della rete e lo sviluppo del 5G lungo la rete dei trasporti. Creando le condizioni affinché tali progetti continuino a realizzarsi l'efficienza aumenterà ulteriormente.

Complementarità

L'MCE ha dimostrato di essere complementare a Orizzonte 2020, ai Fondi strutturali e di investimento europei (fondi SIE) e al FEIS.

Orizzonte 2020 finanzia le fasi iniziali della catena dell'innovazione, mentre l'MCE consente lo sviluppo tecnologico lungo tutta l'infrastruttura.

Sia l'MCE che i **fondi SIE** contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi relativi alle RTE. Mentre i fondi SIE concentrano il sostegno finanziario nelle regioni meno sviluppate e nei 15 Stati membri ammissibili ai finanziamenti del Fondo di coesione, l'azione dell'MCE si concentra sull'integrazione dell'UE attraverso le interconnessioni e le connessioni transfrontaliere, sull'eliminazione delle strozzature e sui progetti di interoperabilità. Nel settore dei trasporti si verifica una parziale sovrapposizione tra MCE e fondi SIE relativamente ai progetti ferroviari lungo la rete centrale TEN-T, mentre i fondi SIE finanziano anche progetti non ammissibili nel quadro dell'MCE (ad esempio progetti stradali e progetti sulla rete globale). Nel settore dell'energia i fondi SIE si concentrano sulle reti di distribuzione intelligenti a livello locale/regionale, mentre l'MCE supporta le infrastrutture di trasmissione. Nel settore delle telecomunicazioni i fondi SIE sono destinati allo sviluppo di servizi digitali nazionali mentre l'MCE rende possibile l'interoperabilità transfrontaliera di alcuni servizi digitali specifici e sviluppati a livello nazionale.

Per la prima volta una quota del **bilancio destinato alla coesione** (11,3 miliardi di EUR — trasporti) è stata eseguita in gestione diretta nel quadro dell'MCE. Questo metodo si è rivelato molto efficace, con il 100 % della dotazione assegnata durante la prima fase del programma, quasi esclusivamente a favore di modi di trasporto sostenibili. Un'assistenza tecnica mirata, costi amministrativi più bassi per gli Stati membri e priorità di finanziamento chiare hanno contribuito a raggiungere tale risultato.

In relazione al **FEIS** l'MCE ha agito da catalizzatore, in quanto numerosi progetti avviati nel contesto del CEF DI confluiscono nella riserva di progetti del FEIS. Come nel caso della Grande tangenziale ovest di Strasburgo (A355), del progetto "A6 Wiesloch autobahn", del progetto "Transgaz BRUA" (Bulgaria-Romania-Ungheria-Austria) e dell'interconnettore elettrico Italia-Francia. Inoltre, progetti preparati con il supporto dell'MCE o sostenuti in parte con le sovvenzioni per lavori dell'MCE hanno iniziato a beneficiare del FEIS. Tuttavia, come discusso in precedenza, si è verificato un effetto di sostituzione relativo agli strumenti finanziari dell'MCE da parte del FEIS.

Anche se era previsto che l'MCE avrebbe aumentato le possibilità di finanziamento mediante ricorso al credito per progetti relativi alla banda larga, il FEIS mette ora a disposizione ampie disponibilità finanziarie a tal fine. È prevista dunque una maggiore attenzione al supporto azionario e quasi azionario per i progetti relativi alla banda larga. Come indicato in precedenza, è previsto che il CEBF integri gli strumenti esistenti (ovvero il sostegno del FEIS basato sul debito per impieghi di natura commerciale con una chiara giustificazione economica e sovvenzioni provenienti dai fondi SIE per impieghi principalmente di natura pubblica). Il contributo dell'MCE relativo al capitale di assorbimento del rischio per il sostegno di tipo azionario verrà integrato da una tranche a rischio minore a valere sul FEIS e da una tranche di mercato composta da quote della banca di promozione nazionale e del settore privato (struttura multilivello del fondo). Un divario aggiuntivo sta diventando sempre più evidente ma non è stato ancora colmato dal FEIS, dal CEBF o dai fondi SIE, in particolare per i progetti al limite della redditività commerciale (anche a lungo termine). Nel settore della

banda larga, questo divario potrebbe essere colmato mediante uno strumento misto strutturato che combini le sovvenzioni e i finanziamenti pubblici con gli investimenti privati.

Semplificazione

I miglioramenti nel processo di presentazione delle domande si sono tradotti in procedure più semplici e rapide sia per i beneficiari che per la Commissione. Esempi di tali miglioramenti comprendono l'introduzione di strumenti elettronici per gli scambi con i beneficiari e la sostituzione delle decisioni di sovvenzione adottate dalla Commissione con accordi di sovvenzione, la cui firma è stata delegata al direttore dell'INEA. Si è ritenuto che i costi amministrativi per i beneficiari fossero generalmente proporzionati al sostegno finanziario offerto. Tuttavia, i risultati della valutazione indicano che i requisiti amministrativi e giuridici per approvare e attuare le azioni possono comportare costi sproporzionati per gli interventi di minore entità, per cui risulterebbero più idonee forme di sostegno semplificate. Questo discorso vale in particolare per le telecomunicazioni, dove le sovvenzioni ammontavano mediamente ad appena 1 milione di EUR. Inoltre, anche per il settore delle telecomunicazioni, l'adozione di programmi di lavoro annuali non consente di programmare il finanziamento a lungo termine delle azioni, generando oneri amministrativi relativi alla gestione del programma.

3 IL MECCANISMO PER COLLEGARE L'EUROPA È SULLA BUONA STRADA PER OTTENERE DEI RISULTATI

3.1 Contributo agli obiettivi strategici settoriali

L'MCE si concentra sui seguenti obiettivi strategici a lungo termine dell'UE:

- **trasporti:** entro il 2030 completamento della rete centrale TEN-T, compresa la realizzazione di SESAR e ERTMS, e transizione verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa, compresa un'infrastruttura portante di ricarica di carburanti alternativi per l'UE entro il 2025; progressi verso il completamento della rete globale TEN-T entro il 2050,
- **energia:** entro il 2030 completamento delle aree tematiche e dei corridoi prioritari della TEN-T in linea con "Energia pulita per tutti gli europei" e gli obiettivi di decarbonizzazione a lungo termine, ovvero rendere più intelligenti e digitalizzare le reti, raggiungere gli obiettivi di interconnessione per il 2030 (inclusi gli Stati membri periferici), sviluppare reti offshore magliate e assicurare la sicurezza dell'approvvigionamento, anche attraverso la sincronizzazione;
- **digitale:** entro il 2030 massimizzazione dei benefici del mercato unico digitale per tutti i cittadini e le imprese tramite il conseguimento di una società dei Gigabit totalmente sicura dal punto di vista informatico entro il 2025, nonché preparazione per la connettività in terabit entro il 2030 e la diffusione di infrastrutture di servizi digitali e di dati a livello di UE a supporto della trasformazione digitale di importanti settori di pubblico interesse, dall'assistenza sanitaria alla mobilità e alle amministrazioni pubbliche.

Poiché il programma è nelle fasi iniziali di realizzazione, sui risultati effettivi sono disponibili solo dati limitati. Durante la valutazione non è stato quindi spesso possibile misurare i

progressi verso gli obiettivi strategici settoriali. Tuttavia, quasi tutte le parti interessate che hanno partecipato all'indagine tecnica ritengono che l'MCE riuscirà a sviluppare in modo efficace reti transeuropee moderne e ad alta efficienza nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, almeno in una certa misura (99 %, 97 % e 96 %, con il 33 %, 38 % e 21 % dei rispondenti completamente d'accordo).

La maggior parte della dotazione dell'MCE per i **trasporti** è stata assegnata per il completamento dei collegamenti mancanti e l'eliminazione delle strozzature nei progetti attivi lungo la rete centrale della TEN-T (attraverso la creazione di nuove infrastrutture, oppure il sostanziale potenziamento e ripristino di quelle esistenti).

Nel settore **dell'energia**, le sovvenzioni dell'MCE contribuiscono in modo efficace ad aumentare la sicurezza dell'approvvigionamento, a eliminare l'isolamento energetico e le strozzature nel settore dell'energia, a completare il mercato interno dell'energia e a migliorare l'integrazione nella rete delle energie rinnovabili. Esempi di progetti chiave dell'MCE nel settore dell'energia comprendono "Balticconnector", il primo interconnettore tra Finlandia ed Estonia, e l'Interconnettore del gas Polonia-Lituania, che consentiranno a questi Stati membri di diversificare le loro fonti e rotte di approvvigionamento del gas, mettendoli al riparo da possibili future interruzioni nelle forniture.

Nel settore delle **telecomunicazioni**, è dimostrato che il supporto dell'MCE per la realizzazione delle DSI sta consentendo a pubbliche amministrazioni, cittadini e imprese di usufruire di servizi online transfrontalieri più efficienti e completi, contribuendo così ad accrescere parimenti la competitività di attori pubblici e privati. Tra gli esempi figurano in particolare l'istituzione di meccanismi di cooperazione e l'aumento delle capacità di rispondere alle minacce informatiche, un accesso più agevole per le imprese alle procedure di appalto nazionali in altri Stati membri dell'UE, procedure di fatturazione semplificate e il riconoscimento e la convalida transfrontalieri dell'identificazione elettronica e della firma elettronica. L'MCE contribuisce inoltre a rimuovere le strozzature che ostacolano il completamento del mercato unico digitale, sebbene la dotazione limitata abbia finora permesso di affrontare solo in modo parziale le esigenze del settore.

Nei tre settori di competenza, l'MCE è fondamentale: i) per la realizzazione di nuovi sistemi di portata europea negli ambiti di sicurezza e gestione del traffico (ad es. SESAR per il traffico aereo, ERTMS per il traffico ferroviario, ITS per il traffico stradale); ii) per la realizzazione di linee elettriche ad alte prestazioni e reti intelligenti transfrontaliere nel settore dell'energia; e iii) per la diffusione di servizi digitali interconnessi (come sanità elettronica, sicurezza informatica, appalti elettronici, identificazione elettronica e firma elettronica).

3.2 Contributo a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva

L'MCE sostiene investimenti in reti moderne e ad alta efficienza in tutta l'UE, essenziali per creare le condizioni per un'economia competitiva. Dal 2014 ha **investito 25 miliardi di EUR, determinando circa 50 miliardi di EUR di investimenti complessivi nelle infrastrutture nell'UE.**

La spesa dell'MCE nei settori dei trasporti e dell'energia contribuisce in modo sostanziale all'obiettivo dell'UE di destinare almeno il 20 % del suo bilancio complessivo alle spese legate

all'azione per il clima¹⁶. La realizzazione di reti ben integrate nei settori dell'energia e dei trasporti e la promozione di modi di trasporto a basse emissioni di carbonio aiutano a mantenere sotto controllo il costo della decarbonizzazione. Anche se durante questa fase di valutazione intermedia non è possibile effettuare una misurazione completa del contributo delle azioni finanziate a titolo dell'MCE agli obiettivi specifici, è stata condotta un'analisi di tale contributo nell'ambito della revisione intermedia del quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020. Questa analisi ha dimostrato come l'MCE abbia contribuito in modo efficace e significativo all'obiettivo dell'UE, con una quota di stanziamenti d'impegno stimata a oltre il 5 % in media del finanziamento totale per la lotta ai cambiamenti climatici nel bilancio dell'UE per il 2014-2016. Questa media sale al 35 % se si considera il contributo dell'MCE alla voce "Competitività per la crescita e l'occupazione" del bilancio dell'UE.

Nel settore dei **trasporti**, l'MCE contribuisce all'obiettivo dell'UE con l'81 % dell'importo totale dei finanziamenti concessi a modi di trasporto a basse emissioni, in particolare ferrovie e vie navigabili interne, consentendo un trasferimento modale. Inoltre il programma finanzia nuove tecnologie volte a decarbonizzare il settore dei trasporti, in particolare i carburanti alternativi, e la loro diffusione nelle infrastrutture di trasporto. Ad esempio, il progetto "LNG Motion" mira ad aumentare la disponibilità di gas naturale liquefatto (GNL) lungo la rete centrale della TEN-T, che copre Francia, Belgio, Paesi Bassi, Germania, Polonia, Spagna, Italia, Ungheria e Romania, principalmente per il trasporto su strada. Questo progetto riceve un contributo sotto forma di sovvenzione dell'UE pari a 27,8 milioni di EUR a fronte di un costo totale di 55,5 milioni di EUR (tasso di cofinanziamento del 50 %).

Nel settore **dell'energia** si suppone che il 40 % delle dotazioni dell'MCE contribuiscano all'integrazione dell'azione per il clima a livello di programma. I progetti nel settore dell'energia elettrica contribuiscono a ridurre le emissioni di CO₂ aumentando la capacità della rete di integrare l'energia prodotta da fonti rinnovabili.

CONCLUSIONI

La valutazione ha dimostrato che, dopo i primi 3 anni e mezzo di attuazione dell'MCE, il programma è sulla buona strada, anche se è troppo presto per misurarne i risultati visto che si trova ancora nella fase iniziale di attuazione. Inoltre il quadro di riferimento dei risultati previsto dal regolamento manca di indicatori solidi o ben definiti. Tenendo conto di queste riserve, la valutazione ha dimostrato che:

- l'MCE è uno strumento efficace e mirato di investimento nelle infrastrutture transeuropee (RTE) nel settore digitale, dell'energia e dei trasporti. Dal 2014 ha investito 25 miliardi di EUR, determinando circa 50 miliardi di EUR di investimenti complessivi nelle infrastrutture nell'UE. L'MCE contribuisce alle priorità della Commissione in materia di occupazione, crescita e investimenti, mercato interno, Unione dell'energia e clima e mercato unico digitale, rafforzando in tal modo la competitività dell'economia dell'UE;

¹⁶ Nel campo delle telecomunicazioni sono previsti contributi significativi alla riduzione delle emissioni di CO₂ da parte di progetti che attuano soluzioni digitali. Tuttavia, al momento nel contesto dell'MCE non viene applicata nessuna metodologia per stimare tali riduzioni.

- l'MCE offre un elevato valore aggiunto europeo a tutti gli Stati membri sostenendo progetti di connettività con una dimensione transfrontaliera. La maggior parte dei finanziamenti viene concessa a progetti che realizzano i collegamenti mancanti ed eliminano le strozzature, con lo scopo di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno dell'UE e la coesione territoriale tra gli Stati membri nel settore digitale, dell'energia e dei trasporti. Anche i progetti nel settore dell'energia provvedono alla sicurezza dell'approvvigionamento e sono cruciali per una decarbonizzazione dell'economia efficiente sotto il profilo dei costi. L'MCE è inoltre fondamentale per la diffusione di nuovi sistemi di portata europea negli ambiti della sicurezza e gestione del traffico (ad es. SESAR per il traffico aereo, ERTMS per il traffico ferroviario) e delle linee elettriche ad alte prestazioni e reti intelligenti essenziali per la rapida introduzione di fonti energetiche rinnovabili senza carbonio, nonché per la diffusione di servizi digitali interconnessi e a banda larga (come Open Data, sanità elettronica, appalti elettronici, identificazione elettronica e firma elettronica),
- la gestione diretta delle sovvenzioni dell'MCE si è rivelata molto efficace. Si basa su una valida riserva di progetti, su un processo competitivo di selezione, su un'attenzione agli obiettivi strategici dell'UE, su un'attuazione coordinata e su un pieno coinvolgimento degli Stati membri. L'agenzia esecutiva INEA ha ottenuto ottimi risultati nella gestione finanziaria dell'MCE e nell'ottimizzazione della dotazione finanziaria, in particolare grazie alla sua flessibilità nel reindirizzare velocemente i fondi non utilizzati da alcune azioni per finanziarne delle altre,
- per la prima volta una quota del bilancio destinato alla coesione (11,3 miliardi di EUR per i trasporti) è stata eseguita in gestione diretta nel quadro dell'MCE. Il 100 % della dotazione è stata assegnata durante la prima fase del programma, quasi esclusivamente in relazione ai modi di trasporto sostenibili. Un'assistenza tecnica mirata, costi amministrativi più bassi per gli Stati membri, priorità di finanziamento chiare e una valida riserva di progetti derivante dalla continuità con progetti e studi finanziati in precedenza dal programma TEN-T o dagli strumenti della politica di coesione hanno contribuito a una rapida assegnazione dei fondi,
- l'MCE ha continuato a utilizzare e sviluppare strumenti finanziari innovativi. Tuttavia, la loro diffusione è stata limitata dalle nuove possibilità offerte dal FEIS. È previsto un maggiore ricorso agli strumenti finanziari dell'MCE durante la seconda metà del programma quando sarà assicurata la complementarità tra gli strumenti finanziari specifici dell'MCE e il FEIS;
- inoltre nel 2017 nel settore dei trasporti è stata portata a termine una prima e molto positiva esperienza in cui sono stati combinati sovvenzioni e strumenti finanziari, con 2,2 miliardi di EUR di finanziamenti richiesti per un invito con una dotazione indicativa di 1 miliardo di EUR, consentendo in tal modo di utilizzare le sovvenzioni per massimizzare l'effetto leva dei finanziamenti pubblici o privati;
- la spesa dell'MCE nei settori dei trasporti e dell'energia contribuisce in modo sostanziale all'obiettivo dell'UE di destinare almeno il 20 % del suo bilancio complessivo alle spese legate all'azione per il clima,

- nel settore delle telecomunicazioni, la doppia attenzione dell'MCE ai servizi digitali transfrontalieri di pubblico interesse e alle infrastrutture di comunicazione e di calcolo ha dimostrato l'impatto rilevante del programma nel raggiungimento degli obiettivi del mercato unico digitale dell'UE, consentendo a cittadini e imprese di accedere a servizi digitali di alta qualità in tutta Europa. Ciò ha aiutato a sviluppare e attuare politiche comuni per affrontare le sfide per la società, comprese la trasformazione digitale dall'assistenza sanitaria, la sicurezza informatica e la digitalizzazione delle amministrazioni. Tuttavia, poiché è stato ridotto in modo significativo, il finanziamento proposto per il programma CEF Telecom potrebbe sostenere solo i primi passi verso un'infrastruttura digitale transfrontaliera completa in settori di pubblico interesse,
- l'MCE ha anche sperimentato sinergie intersettoriali, ma è stato limitato da vincoli nell'attuale quadro giuridico/di bilancio. Gli orientamenti settoriali e lo strumento MCE dovrebbero essere resi più flessibili per agevolare le sinergie ed essere più sensibili ai nuovi sviluppi tecnologici e a priorità quali la digitalizzazione, accelerando al contempo il processo di decarbonizzazione e affrontando sfide comuni per la società quali la sicurezza informatica;
- il completamento delle RTE definito nelle priorità strategiche dell'UE richiederà ancora investimenti enormi, parte dei quali dipenderanno dalla continuità del sostegno dell'UE. La dimensione dell'MCE attualmente rende possibile affrontare solo alcuni dei fallimenti di mercato individuati in tutti e tre i settori. Potrebbero essere dunque sbloccati ulteriori investimenti pubblici e privati qualora fossero messe a disposizione sovvenzioni aggiuntive del bilancio dell'UE per far fronte ai fallimenti del mercato.