



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 6.6.2018
COM(2018) 438 final

2018/0228 (COD)

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta è intesa a stabilire la base giuridica del meccanismo per collegare l'Europa (*Connecting Europe Facility* - CEF) per il periodo successivo al 2020. Essa prevede come data di applicazione il 1° gennaio 2021 ed è riferita a un'Unione di 27 Stati membri, avendo il Regno Unito notificato al Consiglio europeo, il 29 marzo 2017, l'intenzione di recedere dall'Unione europea e dall'Euratom in forza dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea.

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Il 2 maggio 2018 la Commissione ha presentato la sua proposta¹ riguardo al quadro finanziario pluriennale dopo il 2020, in base alla quale al meccanismo per collegare l'Europa verrebbe destinata la somma di 42,265 miliardi di EUR.

Al fine di stimolare la creazione di posti di lavoro e di conseguire una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, l'Unione necessita di infrastrutture moderne e di elevata efficienza, che contribuiscano all'interconnessione e all'integrazione dell'Unione e di tutte le sue regioni nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. Tali interconnessioni sono fondamentali per la libera circolazione delle persone, dei beni, dei capitali e dei servizi. Le reti transeuropee favoriscono i collegamenti transfrontalieri, promuovono una maggiore coesione economica, sociale e territoriale e contribuiscono a un'economia sociale di mercato più competitiva e alla lotta al cambiamento climatico.

La visione è quella di un'Europa che va verso la mobilità a zero decessi, zero emissioni e zero carta, per diventare un leader mondiale nel settore delle energie rinnovabili e porsi all'avanguardia nel campo dell'economia digitale. Un'infrastruttura moderna, pulita, intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura fornirà benefici tangibili alle imprese e ai cittadini europei, consentendo loro di viaggiare, di trasportare merci e di avere accesso all'energia e a servizi digitali di alta qualità in maniera efficace.

A tale fine, il CEF sostiene gli investimenti in infrastrutture dei trasporti, dell'energia e digitali attraverso lo sviluppo delle reti transeuropee (TEN). Secondo la proposta, nel periodo 2021-2027 dovrebbe promuovere anche la cooperazione transfrontaliera in tema di produzione di energia da fonti rinnovabili.

Il CEF si incentra su progetti di altissimo valore aggiunto europeo e catalizza investimenti in progetti aventi effetti transfrontalieri e in sistemi e servizi interoperabili a livello europeo per i quali la continuità del sostegno finanziario dopo il 2020 è essenziale. Improntato all'efficienza, il CEF affronta le carenze del mercato e aiuta a mobilitare ulteriori investimenti provenienti da altre fonti, in particolare dal settore privato, in sinergia e complementarità con InvestEU e altri programmi dell'Unione.

Il CEF "è pensato per promuovere gli investimenti a favore delle reti transeuropee. Queste reti, così come la cooperazione transfrontaliera, sono essenziali non solo per il funzionamento del mercato unico, ma anche per realizzare l'Unione dell'energia, il mercato unico digitale e lo sviluppo di modalità di trasporto sostenibili. Senza l'intervento dell'UE, gli

¹ https://ec.europa.eu/commission/publications/factsheets-long-term-budget-proposals_it

*operatori privati e le autorità nazionali non sono sufficientemente incentivati a investire in progetti infrastrutturali transfrontalieri"*².

Tenendo conto dell'importanza della lotta ai cambiamenti climatici, in linea con gli impegni assunti dall'Unione di attuare l'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici e di conseguire gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, la proposta della Commissione per il quadro finanziario pluriennale 2021-2027 fissa un obiettivo più ambizioso per l'integrazione delle azioni per il clima in tutti i programmi dell'UE, conformemente all'obiettivo generale di dedicare il 25% della spesa dell'UE al sostegno degli obiettivi in materia di clima. Il CEF dovrebbe dare un importante contributo al conseguimento di questo obiettivo, visto che il 60% della sua dotazione dovrebbe essere destinato ad iniziative connesse al clima. Il contributo del presente programma al conseguimento di tale obiettivo generale sarà monitorato mediante un sistema europeo di indicatori sul clima con un livello adeguato di disaggregazione e facente ricorso a metodologie più precise qualora disponibili. La Commissione continuerà a presentare a cadenza annuale le informazioni in termini di stanziamenti di impegno nel contesto del progetto di bilancio annuale.

Per sfruttare appieno il potenziale del programma ai fini del conseguimento degli obiettivi in materia di clima, la Commissione si adopererà per individuare azioni pertinenti durante l'intero processo di preparazione, attuazione, riesame e valutazione del programma.

Le future esigenze di decarbonizzazione e digitalizzazione dell'economia dell'Unione comporteranno una crescente convergenza dei settori dei trasporti, dell'energia e digitale. Le sinergie tra questi tre settori dovrebbero pertanto essere sfruttate pienamente, così che ne risultino massimizzate l'efficacia e l'efficienza del sostegno dell'Unione. Fra i settori in cui queste sinergie potrebbero realizzarsi si annoverano la mobilità autonoma e interconnessa, la mobilità pulita basata sui carburanti alternativi, lo stoccaggio dell'energia e le reti intelligenti. Al fine di promuovere progetti che riguardino più di un settore, fra gli incentivi sarà prevista la possibilità che venga applicato il tasso di cofinanziamento più elevato ammesso per i settori interessati. Sarà inoltre possibile accettare per ciascun settore, come costi ammissibili, elementi ausiliari relativi a un altro settore, come ad esempio la produzione di energia rinnovabile nell'ambito di un progetto relativo al settore dei trasporti. Per incentivare le proposte intersettoriali e stabilirne la priorità, nell'ambito dei criteri di aggiudicazione saranno valutate le possibilità di sinergie insite nelle iniziative proposte. Le sinergie saranno attuate mediante programmi di lavoro congiunti e finanziamenti congiunti per i settori interessati.

Nel settore dei trasporti, il CEF mira a contribuire al completamento dei due livelli della rete TEN-T: l'ossatura portante strategica (la rete centrale) entro il 2030 e il suo livello più esteso (la rete globale) entro il 2050. Il CEF sostiene inoltre la realizzazione di sistemi europei di gestione del traffico per tutte le modalità di trasporto, in particolare per il trasporto aereo e quello ferroviario, contribuendo altresì alla transizione dell'UE verso una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura (ad esempio con la realizzazione di una rete europea di infrastrutture di ricarica per i carburanti alternativi). Si stima che il completamento della rete centrale TEN-T entro il 2030 genererà tra il 2017 e il 2030 7,5 milioni di posti-anno e un ulteriore aumento dell'1,6% del PIL dell'Unione europea al 2030.

Inoltre, in base alla comunicazione congiunta sul miglioramento della mobilità militare nell'Unione europea del novembre 2017³ e al piano d'azione sulla mobilità militare adottato il

² Comunicazione "Un bilancio moderno al servizio di un'Unione che protegge, che dà forza, che difende - Quadro finanziario pluriennale 2021-2027", COM (2018) 321/4 del 2 maggio 2018.

28 marzo 2018 dalla Commissione e dall'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza⁴, i finanziamenti dell'Unione per l'attuazione dei progetti di duplice uso civile-militare nel campo dei trasporti dovrebbero essere erogati attraverso il CEF.

Per quanto riguarda il settore dell'energia, l'obiettivo principale consiste nel completare le reti energetiche transeuropee attraverso lo sviluppo di progetti di interesse comune relativi a un'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia e all'interoperabilità transfrontaliera e intersettoriale delle reti, oltre a perseguire lo sviluppo sostenibile consentendo la decarbonizzazione, in particolare attraverso l'integrazione delle fonti di energia rinnovabile, e la sicurezza dell'approvvigionamento, rendendo tra l'altro intelligenti e digitali le infrastrutture. Il meccanismo contribuisce altresì a conseguire, all'insegna dell'efficienza, gli obiettivi dell'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici e gli obiettivi energetici e climatici entro il 2030, nonché quelli di decarbonizzazione a lungo termine, integrando l'energia rinnovabile attraverso lo sviluppo di infrastrutture adeguate e sostenendo un numero limitato di progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile.

Per quanto concerne il settore digitale, il CEF massimizza i vantaggi che tutti i cittadini, le imprese e le amministrazioni pubbliche possono ottenere dal mercato unico digitale. La realizzazione di reti digitali ad altissima capacità e con un livello elevato di sicurezza è utile per tutti i servizi digitali innovativi, compresi quelli di mobilità interconnessa e altri servizi di interesse pubblico. In aggiunta, il meccanismo contribuisce a fare in modo che tutti i principali volani socioeconomici come le scuole, gli ospedali, i nodi di trasporto, i principali fornitori di servizi pubblici e le imprese ad alta intensità digitale abbiano accesso, entro il 2025, a connessioni a banda larga orientate al futuro (1 gigabit/secondo), oltre a contribuire alla connettività generale ad Internet dei territori europei, comprese le regioni ultraperiferiche.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

L'obiettivo generale del CEF è quello di contribuire al conseguimento degli obiettivi strategici dell'UE nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale, per quanto riguarda le reti transeuropee, consentendo o accelerando gli investimenti in progetti di interesse comune, oltre a coadiuvare la cooperazione transnazionale in tema di energie rinnovabili, mirando a massimizzare le sinergie reciproche tra i settori oggetto del CEF e tra questi e gli altri programmi dell'UE.

Nel settore dei trasporti, il CEF contribuisce al conseguimento degli obiettivi a lungo termine dell'UE relativamente al completamento della rete centrale TEN-T entro il 2030⁵ e ai progressi verso il completamento della rete globale TEN-T entro il 2050. Nell'ambito di tali obiettivi generali rientrano la transizione verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa⁶, la realizzazione del SESAR e del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio mediante infrastrutture innovative tra cui, entro il 2025, una struttura portante a livello di UE di infrastrutture di ricarica.

³ JOIN (2017) 41.

⁴ JOIN (2018) 5.

⁵ Articolo 38 del regolamento n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

⁶ COM (2017) 283: comunicazione della Commissione "L'Europa in movimento: un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti".

Nel settore dell'energia, il CEF contribuisce al completamento dei corridoi prioritari e delle aree tematiche della TEN-E⁷, in linea con gli obiettivi della comunicazione "Energia pulita per tutti gli europei"⁸, allo scopo di assicurare il funzionamento del mercato interno dell'energia dell'Unione, che garantisce la sicurezza dell'approvvigionamento (tra l'altro tramite una configurazione più intelligente e la digitalizzazione delle infrastrutture) e contribuisce al perseguimento degli obiettivi in materia di clima e sviluppo sostenibile attraverso l'integrazione di fonti di energia rinnovabile.

Relativamente alle fonti rinnovabili di energia, il CEF contribuirà a conseguire l'obiettivo dell'UE per il 2030 in modo efficiente sotto il profilo dei costi per quanto riguarda la transizione energetica e l'integrazione delle politiche connesse alle energie rinnovabili, anche integrando fra loro diversi settori.

Nell'ambito del digitale, il CEF contribuisce alla realizzazione dell'infrastruttura per la connettività digitale della società dei Gigabit⁹ come condizione di base per un mercato unico digitale funzionale¹⁰, oltre a fornire l'infrastruttura necessaria per offrire un supporto adeguato alla trasformazione digitale dell'economia e della società a livello europeo.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Le infrastrutture dei trasporti, dell'energia e digitali saranno supportate, in varia misura, da una serie di programmi e strumenti finanziari dell'UE, tra cui il CEF, il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e il Fondo di coesione, Orizzonte Europa, InvestEU e LIFE. È importante rendere più efficiente l'impiego dei vari programmi e strumenti di finanziamento dell'Unione, massimizzando così la complementarità e il valore aggiunto degli investimenti sostenuti dall'Unione. Tale obiettivo verrebbe conseguito mediante una razionalizzazione del processo di investimento, che consenta di visualizzare bene la struttura dei trasporti e la coerenza tra i programmi pertinenti dell'Unione, in stretta cooperazione con gli Stati membri.

Le azioni del programma dovrebbero essere utilizzate per porre rimedio alle carenze del mercato o alle situazioni di investimento non ottimali, in modo proporzionato, senza duplicare o soppiantare i finanziamenti privati, e dovrebbero arrecare un chiaro valore aggiunto europeo. In questo modo sarà assicurata la coerenza tra le azioni del programma e le norme dell'UE sugli aiuti di Stato, e saranno evitate indebite distorsioni della concorrenza sul mercato interno.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **BASE GIURIDICA**

Le reti transeuropee sono oggetto dell'articolo 170 del TFUE, che recita: "L'Unione concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia". Il diritto per l'UE di intervenire nel campo del finanziamento delle infrastrutture è sancito dall'articolo 171, a norma del quale l'Unione "può appoggiare progetti di interesse comune sostenuti dagli Stati membri, (...) in particolare

⁷ Regolamento (UE) n. 347/2013 sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee.

⁸ COM (2016) 860 final.

⁹ Ossia connettività Gigabit per tutti i principali volani socioeconomici, connettività 5G ad alte prestazioni, accesso alla connettività Internet con una velocità di download pari ad almeno 100 Mbps, potenziabile a velocità Gigabit per tutte le abitazioni europee, anche nelle zone rurali [cfr. Connettività per un mercato unico digitale competitivo: verso una società dei Gigabit europea (COM (2016) 587)].

¹⁰ Un mercato unico digitale connesso per tutti: COM (2017) 228.

mediante studi di fattibilità, garanzie di prestito o abbuoni di interesse". L'articolo 172 del TFUE precisa che "gli orientamenti e le altre misure di cui all'articolo 171, paragrafo 1, sono adottati dal Parlamento europeo e dal Consiglio, che deliberano secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni".

La promozione delle fonti di energia rinnovabile è prevista dall'articolo 194 del TFUE, che ne fa espressa menzione come uno degli obiettivi delle politiche energetiche dell'UE. Poiché i progetti di natura transfrontaliera in materia di energie rinnovabili contribuiscono al raggiungimento efficiente sotto il profilo dei costi dell'obiettivo dell'Unione proposto per il 2030, anche lo strumento legislativo dovrebbe basarsi sull'articolo 194 del TFUE.

Lo strumento legislativo e il tipo di misure (finanziamento) sono entrambi definiti nel TFUE, che costituisce la base giuridica del CEF e stabilisce che i compiti, gli obiettivi prioritari e l'organizzazione delle reti transeuropee possono essere definiti per mezzo di regolamenti.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

La portata dei problemi affrontati dal CEF richiede specificamente l'intervento dell'UE, poiché tali problemi presentano, per la loro natura, una dimensione europea e possono essere risolti in modo più efficace a livello di Unione, con vantaggi generali maggiori, un'attuazione più rapida e una riduzione dei costi in caso di azione congiunta degli Stati membri. È necessario investire massicciamente nelle reti TEN anche dopo il 2020, impiegando risorse superiori a quelle disponibili a livello di Stati membri.

Si prevede inoltre un aumento dei finanziamenti da parte del mercato a favore dei progetti relativi all'energia rinnovabile. Il potenziale sostegno in questo settore compenserebbe soltanto il costo del superamento delle barriere e la mancanza di incentivi per la cooperazione transfrontaliera fra gli Stati membri e/o al di là delle barriere che impediscono l'integrazione settoriale. Questo coordinamento tra gli Stati membri può comportare economie di scala, evitare una duplicazione delle infrastrutture, aumentarne la diffusione in tutta Europa per rispecchiare meglio il potenziale disponibile, contribuire alla convergenza delle politiche e così a una maggiore integrazione del mercato, al trasferimento di conoscenze e alla diffusione e alla riproduzione di tecnologie innovative sul mercato interno europeo.

- **Proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità e rientra nell'ambito di azione del settore delle reti transeuropee, secondo la definizione di cui agli articoli 170 e 194 del TFUE per i progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile. L'azione prevista dalla presente proposta si limita specificamente alla dimensione europea delle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e digitali e allo sfruttamento transfrontaliero delle fonti rinnovabili di energia.

3. **RISULTATI DELLE VALUTAZIONI RETROSPETTIVE, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

- **Valutazioni retrospettive / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

A norma dell'attuale regolamento CEF¹¹ la Commissione, in collaborazione con gli Stati membri e i beneficiari interessati, ha dovuto presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione¹² sulla valutazione intermedia del CEF. La relazione, accompagnata da un documento di lavoro dei servizi della Commissione (SWD), è stata adottata dalla Commissione il 13 febbraio 2018. Nell'ambito della valutazione sono state esaminate le prestazioni complessive del programma alla luce dei suoi obiettivi generali e settoriali, che sono state confrontate con i risultati ottenuti a seguito di azioni nazionali o dell'UE. Conformemente agli 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.

Nel complesso, le conclusioni cui si è giunti nel quadro della valutazione intermedia del CEF sono le seguenti:

"La valutazione ha dimostrato che, dopo i primi tre anni e mezzo di attuazione del CEF, 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 si è rivelato privo di indicatori solidi o ben definiti. Tenendo conto di queste riserve, la valutazione ha dimostrato che:

- *il CEF è uno strumento efficace e mirato di investimento nelle infrastrutture transeuropee (TEN) nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale. Dal 2014 ha investito 25 miliardi di EUR, stimolando circa 50 miliardi di EUR di investimenti complessivi nelle infrastrutture nell'UE. Il CEF contribuisce alle priorità della Commissione in materia di occupazione, crescita e investimenti, mercato interno, Unione dell'energia e clima e mercato unico digitale, e rafforza così la competitività e la modernità dell'economia dell'UE.*
- *Il CEF apporta un elevato valore aggiunto europeo per 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 nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale. I progetti nel settore dell'energia provvedono anche alla sicurezza dell'approvvigionamento e sono cruciali per decarbonizzare e modernizzare l'economia in maniera efficiente sotto il profilo dei costi. Il CEF è inoltre fondamentale per lo sviluppo di nuovi sistemi di portata europea negli ambiti della sicurezza e della gestione del traffico (il SESAR per il traffico aereo, l'ERTMS per il traffico ferroviario ecc.) e di 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*

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

¹² COM (2018) 65.

interconnessi e a banda larga (come open data, sanità elettronica, appalti elettronici, identificazione elettronica e firma elettronica).

- *La gestione diretta delle sovvenzioni del CEF si è rivelata molto efficace. Si basa su una valida riserva di progetti, su un processo concorrenziale di selezione, su un'attenzione agli obiettivi strategici dell'UE, su un'attuazione coordinata e sul pieno coinvolgimento degli Stati membri. L'agenzia esecutiva INEA ha ottenuto ottimi risultati nella gestione finanziaria del CEF e nell'ottimizzazione della dotazione finanziaria, in particolare grazie alla sua flessibilità nel reindirizzare velocemente i fondi inutilizzati di 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 del CEF. Il 100% della dotazione è stato assegnato durante la prima fase del programma, quasi esclusivamente in relazione alle modalità 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.*
- *Il CEF ha continuato a utilizzare e a sviluppare strumenti finanziari innovativi. La loro diffusione è stata tuttavia limitata, a causa delle nuove possibilità offerte dal Fondo europeo per gli investimenti strategici. È previsto un maggiore ricorso agli strumenti finanziari del CEF durante la seconda metà del programma, quando sarà assicurata la complementarietà tra gli strumenti finanziari specifici del CEF e il FEIS." Il Fondo relativo alla banda larga per collegare l'Europa, basato sui contributi del CEF e del FEIS, dovrebbe diventare operativo nel 2018 e finanziare la realizzazione di reti ad altissima capacità in regioni scarsamente servite, con un importante effetto leva.*
- *"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 del CEF nei settori dei trasporti e dell'energia contribuisce in modo sostanziale all'obiettivo dell'UE di destinare almeno il 20% del suo bilancio complessivo a spese legate ad iniziative per il clima." Nel settore dell'energia, oltre il 50% del bilancio del CEF è stato stanziato per la trasmissione di energia elettrica e per le reti intelligenti, contribuendo alla transizione energetica.*
- *"Nel settore delle telecomunicazioni, la doppia attenzione del CEF 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, a causa delle risorse limitate, il programma CEF per le telecomunicazioni ha potuto sostenere solo i primi passi verso un'infrastruttura digitale transfrontaliera completa in settori di pubblico interesse." Data l'esigua dotazione assegnata alla banda larga nell'ambito del CEF rispetto alla portata del divario di investimenti, è stato necessario attuarla in modo*

innovativo e puntare alla massimizzazione dell'effetto leva al fine di garantirne l'efficacia. Tuttavia, per effetto della complessa struttura degli strumenti finanziari dedicati, gli investimenti in loco si concretizzeranno solo in una fase avanzata di attuazione del programma.

- *"Il CEF ha anche sperimentato sinergie intersettoriali, ma è stato frenato dai vincoli imposti dall'attuale quadro giuridico/di bilancio. Gli orientamenti settoriali e lo strumento CEF 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 reti TEN indicato fra le priorità strategiche dell'UE richiederà ancora investimenti enormi, parte dei quali dipenderanno dalla continuità del sostegno dell'UE. L'attuale dimensione del CEF rende possibile affrontare solo alcune delle carenze del mercato individuate 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 fare fronte alle carenze del mercato."*

La proposta di rendere ammissibile ai finanziamenti del CEF la cooperazione transfrontaliera sull'energia rinnovabile è suffragata dai risultati pertinenti della valutazione REFIT della direttiva sulle fonti rinnovabili del 2016¹³.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Il 10 gennaio 2018 è stata avviata una consultazione pubblica online, organizzata nell'ambito di una serie di consultazioni pubbliche sull'intera gamma dei futuri finanziamenti dell'UE, che è rimasta aperta per un periodo di 8 settimane fino al 9 marzo 2018. Benché la consultazione pubblica abbia affrontato la questione del finanziamento delle infrastrutture strategiche (tra cui il CEF, Galileo e ITER), oltre il 96% delle risposte ha riguardato il CEF.

Nel complesso, i portatori di interessi hanno ribadito il loro appoggio al programma CEF e hanno evidenziato il ruolo chiave che esso svolge contribuendo agli obiettivi dell'UE in settori come il completamento delle reti TEN, la promozione della crescita economica e dell'occupazione in tutta l'UE e la transizione verso un'economia e una società a basse emissioni di carbonio e resiliente rispetto ai cambiamenti climatici. I portatori di interessi hanno incoraggiato ulteriori meccanismi di flessibilità nel nuovo programma, per incentivare nuove sinergie fra i tre settori.

I rispondenti del settore dei trasporti hanno sottolineato l'importanza del CEF per agevolare i progetti transfrontalieri ed eliminare le strozzature e i collegamenti mancanti.

Le risposte connesse al settore energetico hanno riaffermato in larghissima misura il rilevante contributo del CEF al completamento della rete transeuropea infrastrutturale dell'energia e, per estensione, al conseguimento degli obiettivi dell'Unione dell'energia, che procura vantaggi significativi a tutti i cittadini europei rendendo prioritaria, tra le sfide future, la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio.

I portatori di interessi hanno chiesto un incremento del bilancio al fine di accelerare la decarbonizzazione e la digitalizzazione sia del settore energetico che di quello dei trasporti, oltre ad aumentare nel contempo la connettività in tutta l'UE.

¹³ SWD (2016) 416.

I rispondenti del settore digitale hanno sottolineato il ruolo centrale della connettività a banda larga come catalizzatore per lo sviluppo economico e sociale in tutta la società e nei diversi settori. Hanno inoltre chiesto, al fine di incrementare la competitività dell'UE, maggiori investimenti nella connettività e nel 5G, che contribuirebbero a migliorare i risultati economici, creare posti di lavoro nell'Unione e favorire il salto di qualità nella transizione verso una società digitale.

Contestualmente, i portatori di interessi hanno fornito un utile riscontro sulle aree che richiedono ulteriori miglioramenti o sviluppi, come descritto in dettaglio nell'allegato 2 della relazione sulla consultazione della valutazione d'impatto acclusa.

- **Valutazione d'impatto**

La proposta della Commissione si basa su una valutazione d'impatto (VI) presentata il 21 marzo 2018 al comitato per il controllo normativo, che ha espresso in merito un parere positivo (numero di riferimento "QFP - CEF") con riserve. In particolare, il comitato ha raccomandato di fornire una descrizione più particolareggiata degli accordi per la sorveglianza e la valutazione del programma, che illustri meglio la coerenza con altri programmi dell'UE, e di chiarire in modo più dettagliato come l'ampliamento dell'ambito di applicazione del programma rafforzi il carattere transfrontaliero del CEF. Le raccomandazioni espresse nel parere del comitato sono state riprese nella versione definitiva della relazione sulla VI¹⁴.

In linea con l'approccio generale applicato per tutte le valutazioni d'impatto relative al QFP, la valutazione d'impatto per il CEF si è incentrata sulle modifiche e sulle scelte politiche previste nella proposta legislativa. In particolare, nella relazione sono state spiegate la struttura e le priorità in merito alla proposta di proseguire il programma CEF esaminando le opzioni per una migliore attuazione. La relazione sulla VI si è basata sull'esperienza e sugli insegnamenti tratti dall'attuale CEF utilizzando la recente valutazione intermedia del meccanismo come principale fonte dei dati (oltre ai risultati della consultazione pubblica aperta organizzata nell'ambito di una serie di consultazioni pubbliche sull'intera gamma dei futuri finanziamenti dell'UE e di scambi maggiormente mirati con i portatori di interessi relativamente alle sinergie e all'energia rinnovabile).

Applicando gli insegnamenti tratti e considerando le nuove sfide e i nuovi sviluppi (in particolare nell'ambito del settore digitale), è stata valutata la necessità di adeguare gli obiettivi per la prosecuzione del programma. Sono state illustrate le sfide future per il nuovo programma CEF ed è stata eseguita una valutazione su come il CEF potrebbe conseguire gli obiettivi comuni del QFP quali semplificazione, maggiore flessibilità e miglioramento dei risultati. La struttura, le priorità, la calibrazione con il CEF attuale e il meccanismo di attuazione previsto del nuovo programma sono stati ulteriormente discussi sotto il profilo del conseguimento efficace degli obiettivi del programma. Sono state valutate opzioni alternative di attuazione, in particolare per quanto riguarda l'ampliamento dell'ambito di applicazione del programma, sia nel contesto del pilastro digitale che in quello dei progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile.

Nella VI sono state inoltre esaminate opzioni e capacità per rafforzare le sinergie tra i settori nell'ambito del programma. In particolare, è stata esaminata la possibilità di adottare programmi di lavoro congiunti riguardanti priorità specifiche di vari settori e l'eliminazione

¹⁴ Le modifiche apportate alla VI a seguito del parere del comitato sono illustrate in dettaglio nell'allegato 1 della VI.

degli ostacoli che hanno frenato le sinergie nel periodo in corso, in particolare per quanto concerne le norme di ammissibilità.

La proposta della Commissione corrisponde esattamente all'opzione strategica privilegiata individuata nell'ambito della valutazione.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Nell'ambito delle misure di semplificazione globali della Commissione previste dal quadro finanziario pluriennale (QFP) post 2020, gli sforzi di semplificazione generale influiranno sulla realizzazione del programma CEF. I preparativi per il prossimo QFP sono stati avviati dalla Commissione con la pubblicazione, nel marzo 2017, del Libro bianco sul futuro dell'Europa. Le fasi successive sono state la pubblicazione del documento di riflessione sul futuro delle finanze dell'UE, nel giugno 2017, e i documenti orientativi sugli atti di base del programma di tipo semplificato trasmessi dalla DG BUDG nel novembre/dicembre 2017. Questo processo politico ha portato all'adozione di orientamenti discendenti (*top-down*) per il prossimo QFP, che incideranno sulla struttura del periodo di programmazione del CEF post 2020.

Sono stati compiuti sforzi di semplificazione generale per il regolamento del CEF successivo al 2020 in base agli orientamenti orizzontali sopra descritti. Ciò è in linea con tutti gli altri programmi di finanziamento e, di conseguenza, influirà sul nuovo CEF, in particolare per quanto riguarda la semplificazione delle opzioni dei costi, i tassi di cofinanziamento, il coinvolgimento dei portatori di interessi e lo sviluppo degli obiettivi del programma, nonché la sorveglianza e le relazioni. Il quadro giuridico del CEF sarà ulteriormente semplificato grazie a una razionalizzazione del relativo regolamento e alla possibilità di delegare disposizioni e condizioni ai programmi di lavoro, il che agevolerà ulteriori sinergie fra i tre settori e consentirà di adeguare il CEF alle esigenze future.

La semplificazione del programma alleggerirà gli oneri normativi e i costi di conformità per i portatori di interessi impegnati nel programma, con conseguenti effetti positivi sulla competitività dell'UE nei settori interessati, oltre a consentire ulteriori sforzi per la digitalizzazione, conformemente agli orientamenti per legiferare meglio e ai servizi digitali di supporto già adoperati per attuare il programma (per esempio il sistema informativo TENtec).

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta della Commissione relativa al meccanismo per collegare l'Europa prevede i seguenti importi:

Meccanismo per collegare l'Europa 2021-2027 (prezzi correnti, in EUR)	
Trasporti <i>Sono compresi:</i> Dotazione generale Contributo del Fondo di coesione Sostegno alla mobilità militare	30 615 493 000 12 830 000 000 11 285 493 000 6 500 000 000
Energia	8 650 000 000
Digitale	3 000 000 000
Totale	42 265 493 000

In base all'esperienza positiva tratta dall'attuazione dell'attuale programma CEF, la Commissione propone di proseguire l'attuazione del nuovo programma, per i tre settori del CEF, con la gestione diretta ad opera della Commissione europea e della sua Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (*Innovation and Networks Executive Agency - INEA*).

Come indicato dettagliatamente nella scheda finanziaria legislativa, il bilancio proposto coprirà tutta la spesa operativa necessaria per l'attuazione del programma, nonché il costo delle risorse umane e altre spese amministrative connesse alla gestione del programma.

5. ALTRI ELEMENTI

• **Piani attuativi e modalità di sorveglianza, valutazione e informazione**

L'attuazione del programma sarà delegata all'INEA, ad eccezione di determinate azioni di sostegno che saranno gestite direttamente dalle DG di riferimento.

Dalla valutazione intermedia¹⁵ dell'attuale CEF 2014-2020 è risultato che *"la gestione diretta delle sovvenzioni del CEF 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 sul pieno coinvolgimento degli Stati membri. L'agenzia esecutiva INEA ha ottenuto ottimi risultati nella gestione finanziaria del CEF 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."*

Si propone pertanto di mantenere l'attuale meccanismo di attuazione. Saranno tuttavia introdotte alcune migliorie per quanto riguarda la semplificazione e la flessibilità.

Rispetto al CEF 2014-2020 sarà utilizzato un quadro di riferimento dei risultati più semplice ma più solido per monitorare il raggiungimento degli obiettivi del programma e il suo contributo agli obiettivi strategici dell'UE. Gli indicatori da utilizzare per rendere conto dell'attuazione e dei progressi del programma riguarderanno, in particolare, i seguenti elementi:

- reti e infrastrutture efficienti e interconnesse per una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura, unitamente all'adeguamento alle esigenze della mobilità militare;
- contributo all'interconnettività e all'integrazione dei mercati, sicurezza dell'approvvigionamento energetico e sviluppo sostenibile attraverso azioni volte a consentire la decarbonizzazione; contributo alla cooperazione transfrontaliera nel campo dell'energia rinnovabile;
- contributo allo sviluppo dell'infrastruttura per la connettività digitale in tutta l'Unione europea.

I dati necessari saranno raccolti dall'INEA nell'ambito dell'attuazione e della valutazione delle azioni finanziate. A tale scopo, le condizioni per richiedere una sovvenzione e il modello di convenzione di sovvenzione recheranno prescrizioni proporzionate per i richiedenti e i beneficiari per la comunicazione dei dati necessari.

La Commissione effettuerà una valutazione intermedia e una ex post del programma al fine di valutarne l'efficienza, l'efficacia, la pertinenza, la coerenza e il valore aggiunto, conformemente all'articolo 34, paragrafo 3, del regolamento finanziario.

¹⁵ COM (2018) 66.

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

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Articolo 1 – Oggetto

Questo articolo introduce l'oggetto del regolamento, che è l'istituzione del CEF.

Articolo 2 – Definizioni

Questo articolo riporta le definizioni relative al regolamento.

Articolo 3 – Obiettivi

Questo articolo stabilisce l'obiettivo generale del programma, ponendo l'accento sulle sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale e illustrando gli obiettivi specifici per ciascun settore.

Articolo 4 – Bilancio

Questo articolo stabilisce il bilancio totale per il programma. Il bilancio è ripartito nelle linee seguenti: trasporti (in cui rientrano un trasferimento dal Fondo di coesione e il sostegno alla mobilità militare dal cluster per la difesa), energia e digitale.

L'articolo include una disposizione per coprire tutte le spese necessarie connesse alle attività di preparazione, sorveglianza, controllo, audit e valutazione e ad altre attività; studi necessari, riunioni di esperti, strumenti informatici istituzionali e qualsiasi altro tipo di assistenza tecnica e amministrativa necessaria in relazione alla gestione del programma.

L'articolo prevede altresì che le spese per le azioni possano essere ammesse a decorrere dal 1° gennaio 2021 per i primi programmi di lavoro.

Sancisce inoltre che, per quanto concerne il trasferimento dal Fondo di coesione al settore dei trasporti, le dotazioni nazionali rappresenteranno il 70% del trasferimento complessivo e saranno rispettate fino al 31 dicembre 2023. Infine, stabilisce che gli Stati membri possono chiedere che le risorse loro assegnate nell'ambito della gestione concorrente possano essere trasferite al CEF.

Articolo 5 – Paesi terzi associati al programma

Questo articolo stabilisce le condizioni alle quali paesi terzi possono partecipare al programma.

Articolo 6 – Attuazione e forme di finanziamento dell'UE

Questo articolo definisce la modalità di gestione del CEF come gestione diretta, in particolare sotto forma di sovvenzioni e di appalti e di strumenti finanziari nell'ambito di operazioni di finanziamento misto. L'attuazione del programma può essere delegata a un'agenzia esecutiva.

Articolo 7 – Progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile

Questo articolo riguarda l'individuazione di progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile e i criteri specifici di ammissibilità applicabili a tali progetti.

Articolo 8 – Progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale

Questo articolo riguarda l'individuazione di progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale e i criteri specifici di ammissibilità e di definizione delle priorità applicabili ai fini del sostegno del programma a tali progetti.

Articolo 9 – Azioni ammissibili

Questo articolo indica in dettaglio le azioni, nell'ambito di ciascun obiettivo specifico, ammesse a fruire dell'assistenza finanziaria a norma del regolamento.

Inoltre comprende una disposizione che permette un approccio flessibile in merito ad azioni che, oltre a perseguire un obiettivo specifico del programma, contribuiscono anche ad agevolare le sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia o digitale.

Articolo 10 – Sinergie

Questo articolo stabilisce le disposizioni applicabili per azioni sinergiche tra i settori del programma mediante programmi di lavoro intersettoriali o il cofinanziamento di elementi ausiliari, a condizione che siano soddisfatte determinate condizioni specificate nell'articolo.

Articolo 11 – Soggetti idonei

Questo articolo stabilisce i criteri di ammissione al programma delle persone fisiche e delle persone giuridiche. Stabilisce che i programmi di lavoro possono prevedere ulteriori condizioni, come l'approvazione della proposta da parte degli Stati membri.

Articolo 12 – Sovvenzioni

Questo articolo stabilisce che le sovvenzioni del CEF saranno assegnate e gestite conformemente al regolamento finanziario.

Articolo 13 – Criteri di attribuzione

Questo articolo fornisce un riferimento comune per i tre settori in relazione ai criteri di attribuzione per quanto riguarda la valutazione della proposta.

Introduce requisiti specifici che permettono di tenere maggiormente conto dell'approccio per corridoi nel settore dei trasporti, ove applicabile, dei piani di lavoro per i corridoi e degli atti di esecuzione a norma dell'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013, nonché del parere del coordinatore europeo responsabile ai sensi dell'articolo 45, paragrafo 8, del medesimo regolamento.

Articolo 14 – Tassi di cofinanziamento

Questo articolo fissa i tassi massimi di cofinanziamento applicabili a ciascun settore, oltre a prevedere i tassi massimi di cofinanziamento nel caso dei programmi di lavoro intersettoriali relativi a più di un settore, allo scopo di agevolare le sinergie.

L'articolo introduce inoltre una deroga relativa agli importi trasferiti dal Fondo di coesione.

Articolo 15 – Costi ammissibili

Questo articolo fornisce i criteri sui costi ammissibili da applicarsi oltre ai criteri di cui all'articolo 186 del regolamento finanziario.

Articolo 16 – Combinazione di sovvenzioni e altre fonti di finanziamento

L'articolo sancisce la possibilità di combinare sovvenzioni e finanziamenti della Banca europea per gli investimenti, delle banche nazionali di promozione o di altre istituzioni finanziarie pubbliche e di sviluppo, nonché di investitori e istituti finanziari del settore privato, anche mediante partenariati pubblico-privato.

Articolo 17 – Riduzione o soppressione delle sovvenzioni

Al fine di garantire una sana gestione finanziaria e attenuare i rischi legati a considerevoli ritardi che possono verificarsi in caso di grandi progetti infrastrutturali, questo articolo definisce le condizioni per la riduzione o la soppressione delle sovvenzioni. Esso stabilisce la possibilità di ridurre o sopprimere le sovvenzioni nel caso in cui l'azione non sia stata avviata entro un anno dalla data di inizio indicata nella convenzione di sovvenzione o qualora, in seguito a un riesame dello stato di avanzamento dell'azione, si constati che l'attuazione di quest'ultima ha subito ritardi tanto gravi da rendere improbabile il conseguimento dei suoi obiettivi.

Articolo 18 – Finanziamento cumulativo, complementare e combinato

Questo articolo stabilisce che le azioni cui è stato destinato un contributo nel quadro del programma possono anche ricevere un contributo da un altro programma dell'Unione, purché tale contributo non riguardi i medesimi costi.

L'articolo prevede la possibilità che le azioni proposte valutate positivamente nell'ambito del CEF ma non finanziabili a causa dei limiti del bilancio siano finanziate dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) o dal Fondo di coesione.

Articolo 19 – Programmi di lavoro

Questo articolo stabilisce che il programma sarà attuato tramite programmi di lavoro adottati dalla Commissione per mezzo di un atto di esecuzione, conformemente alla procedura d'esame.

Articolo 20 – Sorveglianza e relazioni

Questo articolo fornisce un collegamento all'allegato in cui sono reperibili gli indicatori per monitorare il programma CEF e permette di modificare tali indicatori attraverso un atto delegato. Sarà inoltre sviluppato un quadro di sorveglianza e valutazione al fine di consentire l'esame dei progressi del programma verso il conseguimento dei suoi obiettivi.

Articolo 21 – Valutazione

Questo articolo impone alla Commissione di eseguire una valutazione intermedia e una ex post del programma e di comunicarne le conclusioni, corredate delle proprie osservazioni, al

Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni.

Articolo 22 – Procedura di comitato

Questo articolo istituisce il comitato di coordinamento del CEF ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011, specificando che si applicherà la procedura d'esame di cui all'articolo 5 di tale regolamento.

Articolo 23 – Atti delegati

Questo articolo consente alla Commissione di adottare atti delegati relativi alle parti I, II III, IV e V dell'allegato.

Articolo 24 – Esercizio della delega

Questo articolo contiene disposizioni standard sulla delega di poteri.

Articolo 25 – Informazione, comunicazione e pubblicità

Questo articolo obbliga i destinatari di finanziamenti del CEF a garantire la visibilità del finanziamento dell'UE alle loro azioni, oltre a imporre alla Commissione di riferire in merito alle azioni e ai risultati del CEF.

Articolo 26 – Tutela degli interessi finanziari dell'Unione

Questo articolo riguarda la competenza dell'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e la Corte dei conti europea in relazione alla partecipazione al programma di paesi terzi.

Articolo 27 – Abrogazione e disposizioni transitorie

Questo articolo abroga il precedente regolamento del CEF [regolamento (UE) n. 1316/2013] e il regolamento (UE) n. 283/2014 sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore dell'infrastruttura di telecomunicazioni.

Include anche disposizioni transitorie relative alle azioni del CEF e all'assistenza tecnica e amministrativa.

Articolo 28 – Entrata in vigore

Questo articolo precisa che il regolamento è applicabile a decorrere dal 1° gennaio 2021.

Allegato – Parte I – Indicatori

In questa parte dell'allegato sono riportati gli indicatori da utilizzare per rendere conto dell'attuazione dei progressi del programma in relazione ai suoi obiettivi generali e specifici.

Allegato – Parte II – Percentuali indicative per il settore dei trasporti

In questa parte dell'allegato sono riportate le percentuali indicative per la distribuzione delle risorse di bilancio nel settore dei trasporti.

Allegato – Parte III – Corridoi della rete centrale di trasporto e sezioni individuate in via preliminare; sezioni individuate in via preliminare sulla rete globale

In questa parte dell'allegato è definito l'allineamento dei corridoi della rete centrale, con le relative sezioni individuate in via preliminare, ed è riportato un elenco indicativo di sezioni transfrontaliere della rete globale.

Allegato – Parte IV – Individuazione di progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile

In questa parte dell'allegato sono definiti i criteri e la procedura per l'individuazione dei progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile

Allegato – Parte V – Progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale

In questa parte dell'allegato è riportato un elenco indicativo di progetti di interesse comune, individuati in via preliminare, riguardanti la connettività digitale.

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**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare gli articoli 172 e 194,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,
visto il parere del Comitato delle regioni²,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) Al fine di pervenire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e di stimolare la creazione di posti di lavoro, l'Unione necessita di infrastrutture moderne e di elevata efficienza che contribuiscano all'interconnessione e all'integrazione propria e di tutte le sue regioni nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. Tali interconnessioni dovrebbero contribuire a migliorare la libera circolazione delle persone, dei beni, dei capitali e dei servizi. Le reti transeuropee dovrebbero favorire i collegamenti transfrontalieri, promuovere una maggiore coesione economica, sociale e territoriale e contribuire a un'economia sociale di mercato più competitiva e alla lotta al cambiamento climatico.
- (2) Il meccanismo per collegare l'Europa (il "programma") è finalizzato ad accelerare gli investimenti nel campo delle reti transeuropee e a stimolare gli investimenti sia pubblici che privati, aumentando nel contempo la certezza del diritto, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica. Il programma dovrebbe consentire di sfruttare appieno le sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale, rafforzando in tal modo l'efficacia dell'intervento dell'Unione e permettendo di ottimizzare i costi di realizzazione.
- (3) Il programma dovrebbe mirare a promuovere progetti ambientalmente e socialmente sostenibili relativi ai cambiamenti climatici e, se del caso, azioni di attenuazione e di adattamento ai cambiamenti climatici. In particolare, è opportuno rafforzare il contributo del programma al raggiungimento degli scopi e degli obiettivi dell'accordo

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

di Parigi, degli obiettivi proposti per il 2030 in materia di clima ed energia e dell'obiettivo a lungo termine della decarbonizzazione.

- (4) Tenendo conto dell'importanza della lotta ai cambiamenti climatici, in linea con gli impegni assunti dall'Unione di attuare l'accordo di Parigi e di perseguire gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, il presente regolamento dovrebbe pertanto integrare l'azione per il clima e contribuire al conseguimento dell'obiettivo generale di dedicare il 25% della spesa di bilancio dell'UE al sostegno degli obiettivi in materia di clima³. Le azioni intraprese nell'ambito del programma dovrebbero far sì che il 60% della dotazione finanziaria totale del programma sia dedicato agli obiettivi climatici sulla base, oltre che di altri fattori, dei seguenti marcatori di Rio: i) 100% per le spese relative all'infrastruttura ferroviaria, ai carburanti alternativi, ai trasporti urbani puliti, alla trasmissione di energia elettrica, allo stoccaggio di energia elettrica, alle reti intelligenti, al trasporto di CO₂ e all'energia rinnovabile; ii) 40% per le spese relative al trasporto multimodale e per vie navigabili interne e all'infrastruttura per il gas, a patto che favoriscano un maggiore impiego di biometano o idrogeno rinnovabile. Le azioni pertinenti saranno individuate nel corso della preparazione e dell'attuazione del programma e riesaminate nel contesto dei relativi processi di revisione e valutazione. Per impedire che l'infrastruttura risulti vulnerabile alle possibili ripercussioni a lungo termine dei cambiamenti climatici e per fare in modo che il costo delle emissioni di gas serra connesse al progetto sia incluso nella valutazione economica di quest'ultimo, i progetti finanziati dal programma dovrebbero essere sottoposti a verifica climatica, conformemente agli orientamenti che dovrebbero essere messi a punto dalla Commissione coerentemente con quelli elaborati per altri programmi dell'Unione, ove pertinente.
- (5) Al fine di ottemperare agli obblighi informativi di cui all'articolo 11, lettera c), della direttiva 2016/2284/UE concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE, per quanto riguarda il ricorso a fondi dell'Unione per sostenere le misure adottate al fine di rispettare gli obiettivi di tale direttiva, le spese relative alla riduzione delle emissioni o degli inquinanti atmosferici ai sensi della presente direttiva devono essere tracciabili.
- (6) Un obiettivo importante del presente programma consiste nel produrre maggiori sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale. A questo scopo, il programma dovrebbe prevedere l'adozione di programmi di lavoro intersettoriali che potrebbero affrontare aree specifiche di intervento, per esempio per quanto riguarda la mobilità interconnessa e automatizzata o i carburanti alternativi. Il programma dovrebbe inoltre prevedere, nell'ambito di ciascun settore, la possibilità di considerare ammissibili alcuni elementi ausiliari appartenenti a un altro settore, qualora tale impostazione rendesse maggiormente vantaggioso l'investimento sotto l'aspetto socioeconomico. Le sinergie tra settori dovrebbero essere incentivate attraverso i criteri di attribuzione per la selezione delle azioni.
- (7) Gli orientamenti per la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴ (nel prosieguo denominati

³ COM (2018) 321, pag. 13.

⁴ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

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

- (8) Al fine di conseguire gli obiettivi fissati dagli orientamenti TEN-T, è necessario sostenere a titolo prioritario i collegamenti transfrontalieri e quelli mancanti e garantire, ove applicabile, che le azioni sovvenzionate siano coerenti con i piani di lavoro per i corridoi istituiti a norma dell'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013 e con lo sviluppo generale della rete relativamente alle prestazioni e all'interoperabilità.
- (9) Onde rispecchiare i crescenti flussi di trasporto e l'evoluzione della rete, è opportuno adeguare l'allineamento dei corridoi della rete centrale e delle relative sezioni individuate in via preliminare. Tali adeguamenti dovrebbero essere proporzionati, per preservare la coerenza e l'efficienza dello sviluppo e del coordinamento dei corridoi, ragion per cui la lunghezza dei corridoi della rete centrale non dovrebbe aumentare di oltre il 15%.
- (10) È necessario promuovere investimenti a favore di una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura in tutta l'Unione. Nel 2017 la Commissione ha presentato⁵ "L'Europa in movimento", una serie di iniziative a vasto raggio volte ad accrescere la sicurezza dei trasporti, promuovere la tariffazione stradale intelligente, ridurre le emissioni di CO₂, l'inquinamento atmosferico e la congestione del traffico, promuovere la mobilità autonoma e interconnessa e garantire condizioni e periodi di riposo confacenti ai lavoratori. Tali iniziative dovrebbero essere accompagnate da un sostegno finanziario dell'Unione, se del caso attraverso il presente programma.
- (11) Secondo quanto indicato negli orientamenti TEN-T in relazione alle nuove tecnologie e innovazioni, la TEN-T consente la decarbonizzazione di tutte le modalità di trasporto favorendo l'efficienza energetica e l'impiego di carburanti alternativi. La direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁶ stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione, per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti, oltre a richiedere agli Stati membri di assicurare la disponibilità di punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico entro il 31 dicembre 2025. Come indicato nella proposta della Commissione⁷ del novembre 2017, è necessaria una serie completa di misure per promuovere la mobilità a basse emissioni, comprensiva anche del sostegno finanziario, laddove le condizioni di mercato non costituiscano un incentivo sufficiente.
- (12) Nel contesto della comunicazione "Mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, connessa e pulita"⁸, la Commissione ha sottolineato che i veicoli automatizzati e i sistemi avanzati di connettività renderanno i veicoli più sicuri, più facilmente condivisibili e

⁵ Comunicazione della Commissione "L'Europa in movimento": un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti" [COM (2017) 283].

⁶ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

⁷ Comunicazione della Commissione "Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni - Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori" [COM (2017) 675].

⁸ COM (2018) 293.

maggiormente accessibili per tutti i cittadini, compresi coloro che non sempre possono usufruire dei servizi di mobilità odierni, come gli anziani e i disabili. Al proposito, la Commissione ha anche proposto un "piano d'azione strategico dell'UE per la sicurezza stradale" e la revisione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

- (13) Al fine di favorire il completamento dei progetti nel settore dei trasporti in porzioni meno sviluppate della rete, è opportuno destinare al programma una dotazione del Fondo di coesione per finanziare progetti nel settore dei trasporti negli Stati membri ammissibili al finanziamento di detto fondo. In una fase iniziale ed entro il limite del 70% della dotazione trasferita, la selezione dei progetti ammissibili al finanziamento dovrebbe rispettare le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione. Il restante 30% della dotazione trasferita dovrebbe essere assegnato su base competitiva a progetti ubicati negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, accordando priorità ai collegamenti transfrontalieri e a quelli mancanti. È opportuno che la Commissione sostenga gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione nei loro sforzi volti a sviluppare un adeguato portafoglio di progetti, in particolare rafforzando la capacità istituzionale delle amministrazioni pubbliche interessate.
- (14) In seguito alla comunicazione congiunta sul miglioramento della mobilità militare nell'Unione europea del novembre 2017⁹, 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 sicurezza¹⁰ ha evidenziato che la politica per le infrastrutture di trasporto offre una chiara opportunità per potenziare le sinergie tra le esigenze di difesa e la rete TEN-T. Nel piano d'azione è indicato che, entro la metà del 2018, il Consiglio è invitato a considerare e a convalidare i requisiti militari in relazione alle infrastrutture di trasporto e che, entro il 2019, i servizi della Commissione individueranno le porzioni della rete transeuropea dei trasporti utilizzabili per il trasporto militare, tenendo conto anche dei necessari adeguamenti delle infrastrutture esistenti. Il finanziamento dell'Unione per l'attuazione di progetti di duplice uso dovrebbe essere erogato attraverso il programma sulla base di programmi di lavoro specifici in cui siano indicati i requisiti applicabili definiti nel contesto del piano d'azione.
- (15) Nella comunicazione "Un partenariato strategico rinnovato e rafforzato con le regioni ultraperiferiche dell'UE"¹¹, la Commissione ha posto in risalto le esigenze di trasporto specifiche delle regioni ultraperiferiche e la necessità di fornire il finanziamento dell'Unione per soddisfare tali esigenze, anche attraverso il programma.
- (16) Considerando il notevole fabbisogno di investimenti per compiere progressi verso il completamento della rete centrale TEN-T entro il 2030 (stimato in 350 miliardi di EUR per il periodo 2021-2027) e della rete globale TEN-T entro il 2050, nonché il fabbisogno di investimenti urbani, per la decarbonizzazione e la digitalizzazione (stimato in 700 miliardi di EUR per il periodo 2021-2027), è opportuno utilizzare nel modo più efficiente possibile i vari programmi e strumenti di finanziamento dell'Unione, massimizzando così il valore aggiunto degli investimenti che si avvalgono del sostegno dell'UE. Tale obiettivo verrebbe conseguito mediante una

⁹ JOIN (2017) 41.

¹⁰ JOIN (2018) 5.

¹¹ COM (2017) 623.

razionalizzazione del processo di investimento, che consenta di visualizzare bene la struttura dei trasporti e la coerenza tra i programmi pertinenti dell'Unione, in particolare il meccanismo per collegare l'Europa, il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il Fondo di coesione e InvestEU. In particolare dovrebbero essere prese in considerazione, ove pertinenti, le condizioni di cui all'allegato IV del regolamento (UE) XXX [regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo e migrazione, al Fondo per la Sicurezza interna e allo Strumento per la gestione delle frontiere e i visti ("CPR")].

- (17) Il regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio¹² individua le priorità per l'infrastruttura energetica transeuropea cui rispondere per conseguire gli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di energia e di clima, riconosce i progetti di interesse comune necessari per dare risposta a tali priorità e individua misure nel campo della concessione delle autorizzazioni, del coinvolgimento pubblico e della regolamentazione finalizzate ad accelerare e/o agevolare la realizzazione di tali progetti, tra cui i criteri riguardanti l'ammissibilità generale dei progetti all'assistenza finanziaria dell'Unione.
- (18) La direttiva [rifusione della direttiva sull'energia da fonti rinnovabili] sottolinea la necessità di istituire un quadro favorevole che comprenda un maggior utilizzo dei fondi dell'Unione, con riferimento esplicito alla possibilità di azioni volte a sostenere la cooperazione transfrontaliera nel campo dell'energia rinnovabile.
- (19) Benché il completamento dell'infrastruttura di rete resti prioritario per lo sviluppo dell'energia rinnovabile, l'integrazione della cooperazione transfrontaliera incentrata su questo tipo di energia rispecchia l'impostazione adottata per l'iniziativa "Energia pulita per tutti gli europei", con la responsabilità collettiva di raggiungere un obiettivo ambizioso per l'energia rinnovabile entro il 2030 e il mutato contesto politico per quanto riguarda gli obiettivi ambiziosi a lungo termine relativi alla decarbonizzazione.
- (20) Considerando il programma di decarbonizzazione dell'Unione, è fondamentale disporre di tecnologie innovative per le infrastrutture che consentano la transizione verso sistemi energetici e di mobilità a bassa emissione di carbonio e migliorino la sicurezza dell'approvvigionamento. In particolare, nella comunicazione del 23 novembre 2017 sul rafforzamento delle reti energetiche europee¹³ la Commissione ha sottolineato che il ruolo dell'energia elettrica, metà della quale sarà generata da fonti rinnovabili entro il 2030, stimolerà sempre più la decarbonizzazione di settori finora dominati dai combustibili fossili quali i trasporti, l'industria, il riscaldamento e il raffreddamento e che, di conseguenza, le politiche in materia di infrastrutture energetiche transeuropee si stanno concentrando sempre di più su progetti riguardanti le interconnessioni elettriche, i sistemi di stoccaggio dell'energia elettrica e le reti intelligenti. Per sostenere gli obiettivi di decarbonizzazione dell'Unione occorre tenere in debito conto, e conferire loro priorità, le tecnologie e i progetti che contribuiscono alla transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio. La Commissione

¹² Regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013, sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee, che abroga la decisione n. 1364/2006/CE e che modifica i regolamenti (CE) n. 713/2009, (CE) n. 714/2009 e (CE) n. 715/2009 (GU L 115 del 25.4.2013, pag. 39).

¹³ COM (2017) 718.

mirerà ad aumentare il numero di progetti in materia di reti intelligenti transfrontaliere, di sistemi di stoccaggio innovativi e di trasporto di anidride carbonica da finanziarsi nell'ambito del programma.

- (21) Per realizzare il mercato unico digitale è necessaria l'infrastruttura per la connettività digitale. La digitalizzazione dell'industria europea e la modernizzazione di settori quali i trasporti, l'energia, l'assistenza sanitaria e la pubblica amministrazione dipendono dall'accesso universale a reti affidabili e convenienti ad alta e ad altissima capacità. La connettività digitale è divenuta uno dei fattori decisivi per colmare i divari economici, sociali e territoriali, sostenendo la modernizzazione delle economie locali e la diversificazione delle attività economiche. L'ambito di intervento del programma nel settore dell'infrastruttura per la connettività digitale dovrebbe essere adeguato in modo da riflettere la sua crescente importanza per l'economia e la società in generale. È pertanto necessario definire i progetti di interesse comune, nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale, necessari per conseguire gli obiettivi del mercato unico digitale dell'Unione, nonché abrogare il regolamento (UE) n. 283/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴.
- (22) La comunicazione intitolata "Connettività per un mercato unico digitale competitivo: verso una società dei Gigabit europea"¹⁵ (strategia per una società dei Gigabit) definisce obiettivi strategici per il 2025 al fine di ottimizzare gli investimenti nell'infrastruttura per la connettività digitale. La direttiva (UE) 2018/XXX [sul codice europeo delle comunicazioni elettroniche] è finalizzata tra l'altro a instaurare un ambiente normativo che incentivi gli investimenti privati nelle reti di connettività digitale. Nondimeno, è chiaro che la diffusione delle reti rimarrà non sostenibile sul piano commerciale in molte zone dell'Unione a causa di vari fattori come l'ubicazione ultraperiferica e le specificità territoriali o geografiche, la bassa densità di popolazione e diversi fattori socioeconomici. Il programma dovrebbe pertanto essere adeguato, per contribuire al conseguimento degli obiettivi strategici definiti nella strategia per una società dei Gigabit, integrando il sostegno fornito da altri programmi alla realizzazione di reti ad altissima capacità, soprattutto il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il Fondo di coesione e InvestEU.
- (23) Sebbene tutte le reti di connettività digitale connesse a Internet siano intrinsecamente transeuropee, specialmente per via del funzionamento delle applicazioni e dei servizi che consentono, occorre attribuire priorità al sostegno, tramite il programma, ad azioni per cui siano previsti i massimi effetti sul mercato unico digitale, tra l'altro attraverso il loro allineamento agli obiettivi della comunicazione relativa alla strategia per una società dei Gigabit, e sulla trasformazione digitale dell'economia e della società, considerando le carenze del mercato e gli ostacoli riscontrati in fase di attuazione.
- (24) Le scuole, le università, le biblioteche, le amministrazioni locali, regionali o nazionali, i fornitori principali di servizi pubblici, gli ospedali e i centri medici, i nodi di trasporto e le imprese ad alta intensità digitale sono entità e luoghi che possono influenzare importanti sviluppi socioeconomici nella zona in cui si trovano. Tali volani socioeconomici devono essere all'avanguardia nell'ambito della connettività Gigabit per fornire ai cittadini, alle imprese e alle comunità locali di tutta Europa l'accesso ai

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

¹⁵ COM (2016) 587.

migliori servizi e alle migliori applicazioni. Il programma dovrebbe sostenere l'accesso alla connettività Gigabit di questi volani socioeconomici allo scopo di ottimizzare gli effetti positivi di ricaduta sull'economia e sulla società, quali ad esempio l'aumento della domanda di connettività e servizi.

- (25) Inoltre, sulla scorta del successo dell'iniziativa WiFi4EU, il programma dovrebbe continuare a sostenere la fornitura di connettività locale senza fili di alta qualità e gratuita nei centri della vita pubblica locale, fra cui gli enti con una missione pubblica quali autorità pubbliche e fornitori di servizi pubblici e determinati spazi all'aperto accessibili al pubblico, al fine di promuovere la visione digitale dell'Unione nelle comunità locali.
- (26) La sostenibilità dei servizi digitali di prossima generazione previsti, come i servizi e le applicazioni dell'Internet delle cose, che dovrebbero apportare vantaggi significativi in vari settori e alla società nel suo complesso, richiederà una copertura transfrontaliera ininterrotta con reti 5G, in particolare al fine di permettere agli utenti e agli oggetti di restare connessi anche durante gli spostamenti. Tuttavia, gli scenari di condivisione dei costi per lo sviluppo del 5G in questi settori restano incerti, e in alcuni ambiti fondamentali i rischi percepiti di sfruttamento commerciale sono molto elevati. Si prevede che i corridoi stradali e i collegamenti ferroviari saranno decisivi per la prima fase delle nuove applicazioni nel settore della mobilità interconnessa e che costituiranno pertanto progetti transfrontalieri di importanza cruciale per i finanziamenti previsti dal programma.
- (27) In tutte le regioni dell'Unione, comprese quelle centrali, i territori non connessi costituiscono di fatto strozzature e rappresentano un potenziale inutilizzato per il mercato unico digitale. Nella maggior parte delle aree rurali e remote, la connettività Internet di alta qualità può rivelarsi determinante per far fronte al divario digitale, all'isolamento e allo spopolamento, riducendo i costi di consegna di beni e prodotti e compensando in parte gli svantaggi dell'ubicazione periferica. La connettività Internet di alta qualità è necessaria per poter cogliere nuove opportunità economiche come l'agricoltura di precisione o lo sviluppo di una bioeconomia nelle zone rurali. Il programma dovrebbe contribuire a fornire a tutte le abitazioni europee, si trovino esse in zone rurali o urbane, una connettività fissa o senza fili ad altissima capacità, concentrandosi su quelle strutture per cui si riscontra un certo grado di carenza del mercato, superabile mediante sovvenzioni di bassa entità. Il programma dovrebbe così mirare al conseguimento della copertura totale delle abitazioni e dei territori, poiché risulta antieconomico occuparsi in una fase successiva delle lacune di un'area già coperta.
- (28) La diffusione di reti dorsali di comunicazioni elettroniche, anche con cavi sottomarini per collegare territori europei a paesi terzi di altri continenti, oppure isole o territori europei d'oltremare alla terraferma, è indispensabile per fornire la ridondanza necessaria per infrastrutture così importanti e aumentare la capacità e la resilienza delle reti digitali dell'Unione. Tuttavia, tali progetti sono spesso commercialmente non sostenibili in mancanza di finanziamenti pubblici.
- (29) Le azioni che contribuiscono ai progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale devono prevedere l'impiego della tecnologia più adatta allo specifico progetto, proponendo l'equilibrio ottimale tra le tecnologie di punta in termini di capacità di trasmissione dei dati, sicurezza della trasmissione, resilienza della rete ed efficienza sotto il profilo dei costi. Ad esse dovrebbe essere assegnata la priorità mediante programmi di lavoro che tengano conto

dei criteri stabiliti dal presente regolamento. Nell'ambito della realizzazione delle reti ad altissima capacità possono essere inserite infrastrutture passive, al fine di massimizzare i vantaggi socioeconomici e ambientali. Infine, in fase di definizione degli interventi prioritari occorre tenere conto delle possibili ricadute positive in termini di connettività, per esempio quando l'attuazione di un progetto può migliorare le prospettive commerciali per future strutture che comporteranno la copertura di territori e popolazioni in zone che fino a quel momento non erano coperte.

- (30) L'Unione ha sviluppato una propria tecnologia di posizionamento, navigazione e sincronizzazione (EGNOS/Galileo) e un proprio sistema di osservazione terrestre (Copernico). Sia EGNOS/Galileo che Copernico offrono servizi avanzati che conferiscono vantaggi economici importanti ad utenti pubblici e privati. Qualsiasi infrastruttura dei trasporti, dell'energia o digitale che sia finanziata dal programma e si avvalga di una tecnologia di posizionamento, navigazione e sincronizzazione o di servizi di osservazione terrestre dovrebbe pertanto essere tecnicamente compatibile con EGNOS/Galileo e Copernico.
- (31) I risultati positivi del primo invito misto a presentare proposte lanciato nell'ambito del presente programma nel 2017 hanno confermato la pertinenza e il valore aggiunto dell'impiego di sovvenzioni dell'UE in combinazione con finanziamenti della Banca europea per gli investimenti, delle banche nazionali di promozione o di altre istituzioni finanziarie pubbliche e di sviluppo, nonché di investitori e istituti finanziari del settore privato, ivi compresi i partenariati pubblico-privato. Il programma dovrebbe pertanto continuare a prevedere inviti mirati che consentano di combinare fra loro le sovvenzioni dell'UE ed altre fonti di finanziamento.
- (32) Gli obiettivi del presente programma saranno perseguiti anche mediante gli strumenti finanziari e la garanzia di bilancio previsti per gli ambiti di intervento [...] del Fondo InvestEU. Le azioni del programma dovrebbero essere utilizzate per porre rimedio alle carenze del mercato o alle situazioni di investimento non ottimali, in modo proporzionato, senza duplicare o soppiantare i finanziamenti privati, e dovrebbero arrecare un chiaro valore aggiunto europeo.
- (33) Al fine di promuovere lo sviluppo integrato del ciclo di innovazione è necessario garantire la complementarità tra le soluzioni innovative sviluppate nel contesto dei programmi quadro per la ricerca e l'innovazione dell'Unione e le soluzioni innovative attuate con il sostegno del meccanismo per collegare l'Europa. A tale fine, le sinergie con Orizzonte Europa faranno sì che: a) nell'ambito della pianificazione strategica di Orizzonte Europa siano individuate e fissate le esigenze di ricerca e innovazione nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale nell'UE; b) il meccanismo per collegare l'Europa sostenga l'implementazione e la diffusione su vasta scala di tecnologie e soluzioni innovative nei settori delle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e digitali, soprattutto se derivate da Orizzonte Europa; c) sia agevolato lo scambio di informazioni e di dati tra Orizzonte Europa e il meccanismo per collegare l'Europa, per esempio mettendo in evidenza le tecnologie di Orizzonte Europa che presentano un'elevata commerciabilità e che potrebbero essere diffuse ulteriormente attraverso il meccanismo per collegare l'Europa.
- (34) Il presente regolamento stabilisce una dotazione finanziaria per l'intero periodo 2021-2027, che deve costituire l'importo di riferimento privilegiato ai sensi del [riferimento da aggiornare opportunamente in base al nuovo accordo interistituzionale: punto 17 dell'accordo interistituzionale del 2 dicembre 2013 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio, sulla cooperazione in materia

di bilancio e sulla sana gestione finanziaria¹⁶ per il Parlamento europeo e il Consiglio, nel corso della procedura annuale di bilancio].

- (35) A livello di Unione, il semestre europeo per il coordinamento delle politiche economiche costituisce il quadro di riferimento per individuare le priorità di riforma nazionali e monitorarne l'attuazione. Gli Stati membri sviluppano le proprie strategie pluriennali di investimento in appoggio a tali priorità di riforma. Le strategie dovrebbero essere presentate unitamente ai programmi nazionali annuali di riforma, in modo da delineare e coordinare i progetti di investimento prioritari cui è opportuno fornire sostegno con finanziamenti nazionali e/o dell'Unione. Dovrebbero inoltre servire a impiegare i finanziamenti dell'Unione in modo coerente e a massimizzare il valore aggiunto del sostegno finanziario ricevuto in particolare dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e dal Fondo di coesione, dal Fondo europeo per gli investimenti, dalla funzione europea di stabilizzazione degli investimenti, da InvestEU e dal meccanismo per collegare l'Europa. Il sostegno finanziario dovrebbe essere utilizzato anche in modo coerente con i piani dell'Unione e nazionali relativi all'energia e al clima, ove pertinente.
- (36) Al presente regolamento si applicano le regole finanziarie orizzontali adottate dal Parlamento europeo e dal Consiglio in base all'articolo 322 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Tali regole sono stabilite nel regolamento finanziario e determinano in particolare la procedura di formazione ed esecuzione del bilancio attraverso sovvenzioni, appalti, premi, attuazione indiretta e organizzano il controllo della responsabilità degli agenti finanziari. Le regole adottate in base all'articolo 322 del TFUE riguardano anche la tutela del bilancio dell'Unione in caso di carenze generalizzate per ciò che concerne lo Stato di diritto negli Stati membri, in quanto il rispetto dello Stato di diritto è preconditione essenziale per una gestione finanziaria sana e un uso efficace dei fondi dell'Unione.
- (37) Le tipologie di finanziamento e i metodi di esecuzione a norma del presente regolamento dovrebbero essere scelti in base alla loro capacità di conseguire gli obiettivi specifici delle azioni e di produrre risultati, tenuto conto, in particolare, dei costi dei controlli, degli oneri amministrativi e del rischio di inosservanza. A tale scopo dovrebbe essere preso in considerazione anche il ricorso a somme forfettarie, tassi fissi e costi unitari nonché a finanziamenti non collegati ai costi di cui all'articolo 125, paragrafo 1, del regolamento finanziario.
- (38) I paesi terzi che sono membri dello Spazio economico europeo (SEE) possono partecipare ai programmi dell'Unione nel quadro della cooperazione istituita a norma dell'accordo SEE, che prevede l'attuazione dei programmi in base a una decisione presa nel quadro di tale accordo. I paesi terzi possono partecipare anche sulla base di altri strumenti giuridici. È opportuno introdurre nel presente regolamento una disposizione specifica al fine di concedere i diritti necessari e l'accesso all'ordinatore responsabile, all'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e alla Corte dei conti europea per esercitare integralmente le rispettive competenze.
- (39) Il regolamento finanziario stabilisce le norme relative alla concessione delle sovvenzioni. Al fine di tenere conto della specificità delle azioni finanziate dal programma e garantire un'attuazione coerente tra i settori interessati da quest'ultimo, è necessario fornire ulteriori indicazioni in merito ai criteri di ammissibilità e di attribuzione.

¹⁶

GU C 373 del 20.12.2013, pag. 1.

- (40) In conformità al regolamento finanziario, al regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷ e ai regolamenti (CE, Euratom) n. 2988/95¹⁸, (Euratom, CE) n. 2185/96¹⁹ e (UE) 2017/193²⁰ del Consiglio, è opportuno che gli interessi finanziari dell'Unione siano tutelati attraverso misure proporzionate, tra cui la prevenzione, l'individuazione, la rettifica e l'indagine delle irregolarità e delle frodi, il recupero dei fondi perduti, indebitamente versati o non correttamente utilizzati e, se del caso, sanzioni amministrative. In particolare, in conformità al regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 e al regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96, l'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) può svolgere indagini amministrative, compresi controlli e verifiche sul posto, al fine di accertare l'esistenza di frodi, corruzione e ogni altra attività illecita lesiva degli interessi finanziari dell'Unione. A norma del regolamento (UE) 2017/1939 la Procura europea (EPPO) può indagare e perseguire le frodi e altre attività illecite lesive degli interessi finanziari dell'Unione secondo quanto disposto dalla direttiva (UE) 2017/1371 del Parlamento europeo e del Consiglio²¹. In conformità al regolamento finanziario, ogni persona o entità che riceva fondi dall'Unione è tenuta a fornire piena collaborazione ai fini della tutela degli interessi finanziari dell'Unione, a concedere i diritti necessari e l'accesso alla Commissione, all'OLAF, all'EPPO e alla Corte dei conti europea e a garantire che i terzi eventualmente coinvolti nell'esecuzione dei fondi dell'Unione concedano diritti equivalenti.
- (41) A norma dell' [riferimento da aggiornare opportunamente in base alla nuova decisione sui PTOM: articolo 94 della decisione 2013/755/UE del Consiglio²²], le persone fisiche e le persone giuridiche stabilite nei paesi e territori d'oltremare (PTOM) sono ammesse a fruire dei finanziamenti, fatte salve le regole e le finalità del programma e le disposizioni eventualmente applicabili allo Stato membro cui il PTOM è collegato.
- (42) L'Unione europea dovrebbe perseguire la coerenza e cercare sinergie con i programmi dell'Unione per le politiche esterne, compresa l'assistenza preadesione, nell'ambito degli impegni assunti con la comunicazione "Una prospettiva di allargamento credibile e un maggior impegno dell'UE per i Balcani occidentali"²³.
- (43) Quando paesi terzi o organismi in essi situati partecipano ad azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune o transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, l'assistenza finanziaria dovrebbe essere disponibile solo se indispensabile per il conseguimento degli obiettivi di tali progetti.

¹⁷ Regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 settembre 2013, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e che abroga il regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (Euratom) n. 1074/1999 del Consiglio (GU L 248 del 18.9.2013, pag. 1).

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

¹⁹ Regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio, dell'11 novembre 1996, relativo ai controlli e alle verifiche sul posto effettuati dalla Commissione ai fini della tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee contro le frodi e altre irregolarità (GU L 292 del 15.11.1996, pag. 2).

²⁰ Regolamento (UE) 2017/1939 del Consiglio, del 12 ottobre 2017, relativo all'attuazione di una cooperazione rafforzata sull'istituzione della Procura europea ("EPPO") (GU L 283 del 31.10.2017, pag. 1).

²¹ Direttiva (UE) 2017/1371 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2017, relativa alla lotta contro la frode che lede gli interessi finanziari dell'Unione mediante il diritto penale (GU L 198 del 28.7.2017, pag. 29).

²² GU L 344 del 19.12.2013, pag. 1.

²³ COM (2018) 65.

- (44) Conformemente ai punti 22 e 23 dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016²⁴, è necessario valutare il programma sulla base delle informazioni raccolte tramite specifiche prescrizioni in materia di sorveglianza, evitando al contempo l'eccesso di regolamentazione e gli oneri amministrativi, in particolare a carico degli Stati membri. La Commissione dovrebbe eseguire valutazioni, notificandone i risultati al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, con l'obiettivo di valutare l'efficacia e l'efficienza del finanziamento e i suoi effetti sugli obiettivi generali del programma.
- (45) È necessario attuare misure adeguate di sorveglianza e di comunicazione delle informazioni, ivi compresi gli indicatori da utilizzare per rendere conto dei progressi del programma nel conseguire gli obiettivi generali e specifici stabiliti dal presente regolamento. Questo sistema di rendicontazione dovrebbe garantire una raccolta efficiente, efficace e tempestiva dei dati per la sorveglianza dell'attuazione del programma e dei suoi risultati. È necessario imporre obblighi di comunicazione proporzionati ai destinatari dei fondi dell'Unione, al fine di raccogliere dati rilevanti per il programma.
- (46) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda l'adozione dei programmi di lavoro, al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵.
- (47) Al fine di adeguare, ove necessario, gli indicatori utilizzati per la sorveglianza del programma, le percentuali indicative delle risorse di bilancio assegnate a ciascun obiettivo specifico nel settore dei trasporti e la definizione dei corridoi della rete centrale di trasporto, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alle modifiche delle parti I, II e III dell'allegato del presente regolamento. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (48) Per motivi di chiarezza, i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 dovrebbero essere abrogati. Dovrebbero tuttavia essere preservati gli effetti dell'articolo 29 del regolamento (UE) n. 1316/2013, che modifica l'allegato del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶ per quanto concerne l'elenco dei corridoi per le merci.

²⁴ Accordo interistituzionale "Legiferare meglio", del 13 aprile 2016, tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea (GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1).

²⁵ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

²⁶ Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22).

- (49) Allo scopo di consentire l'adozione tempestiva degli atti di esecuzione previsti dal presente regolamento, è necessario che quest'ultimo entri in vigore immediatamente all'atto della sua pubblicazione,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

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

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

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- (a) "azione": qualsiasi attività che è stata individuata come indipendente sotto il profilo finanziario e tecnico, è delimitata nel tempo ed è necessaria per la realizzazione di un progetto;
- (b) "carburanti alternativi" o "combustibili alternativi": combustibili alternativi ai sensi dell'articolo 2, punto 1, della direttiva 2014/94/UE;
- (c) "paese associato": paese terzo che è parte di un accordo con l'Unione, in forza del quale è autorizzato a partecipare al programma conformemente all'articolo 5;
- (d) "operazione di finanziamento misto": azioni sostenute dal bilancio dell'Unione, anche nell'ambito dei meccanismi di finanziamento misto di cui all'articolo [2, paragrafo 6], del regolamento (UE, Euratom) 2018/XXX (il "regolamento finanziario"), che combinano forme di aiuto non rimborsabile e/o strumenti finanziari del bilancio dell'Unione con forme di aiuto rimborsabile di istituzioni di finanziamento allo sviluppo o altri istituti di finanziamento pubblici, nonché di istituti di finanziamento commerciali e investitori;
- (e) "rete globale": infrastruttura di trasporto di cui al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- (f) "rete centrale": infrastruttura di trasporto di cui al capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- (g) "corridoi della rete centrale": strumento destinato a favorire la realizzazione coordinata della rete centrale, previsto dal capo IV del regolamento (UE) n. 1315/2013, il cui elenco figura nella parte III dell'allegato del presente regolamento;
- (h) "progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile": progetto selezionato o ammissibile alla selezione nel quadro di un accordo di cooperazione o di qualsiasi altro tipo di accordo tra Stati membri, o di accordi tra Stati membri e paesi terzi, come descritti agli articoli 6, 7, 9 o 11 della direttiva 2009/28/CE, nel settore della

pianificazione o della diffusione dell'energia rinnovabile, conformemente ai criteri di cui alla parte IV dell'allegato del presente regolamento;

- (i) "infrastruttura per la connettività digitale": reti ad altissima capacità, sistemi 5G, connettività locale senza fili di altissima qualità, reti dorsali e piattaforme digitali operative associate direttamente a infrastrutture dei trasporti e dell'energia;
- (j) "sistemi 5G": insieme di elementi delle infrastrutture digitali basati su standard accettati a livello globale per le tecnologie delle comunicazioni mobili e senza fili utilizzate per la connettività e per servizi a valore aggiunto con caratteristiche di prestazione avanzate, quali capacità e velocità di trasmissione dei dati molto elevate, bassa latenza, alta affidabilità o la possibilità di supportare un numero elevato di dispositivi connessi;
- (k) "corridoio 5G": asse di trasporto, stradale o ferroviario, interamente coperto dall'infrastruttura per la connettività digitale, e in particolare da sistemi 5G, che permette la fornitura ininterrotta di servizi digitali sinergici quali servizi di mobilità interconnessa e automatizzata o servizi analoghi di mobilità intelligente per le ferrovie;
- (l) "piattaforme digitali operative associate direttamente a infrastrutture dei trasporti e dell'energia": risorse fisiche e virtuali delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione ("TIC"), operative a monte delle infrastrutture di comunicazione, che sostengono il flusso, l'archiviazione, il trattamento e l'analisi dei dati delle infrastrutture dei trasporti e/o dell'energia;
- (m) "progetto di interesse comune": progetto di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 o al regolamento (UE) n. 347/2013 o all'articolo 8 del presente regolamento;
- (n) "studi": attività necessarie alla preparazione dell'attuazione di un progetto, quali studi preparatori, di mappatura, di fattibilità, di valutazione, di prova e di convalida, anche sotto forma di software, e ogni altra misura di sostegno tecnico, comprese le azioni preliminari ai lavori effettuate per definire e sviluppare un progetto e per decidere in merito al suo finanziamento, quali le azioni di ricognizione sui siti interessati e la preparazione della dotazione finanziaria;
- (o) "volani socioeconomici": entità che in base alla loro missione, per loro natura o in virtù della loro ubicazione possono generare, direttamente o indirettamente, vantaggi socioeconomici importanti per i cittadini, le imprese e le comunità locali situate nel territorio circostante;
- (p) "paese terzo": paese che non è membro dell'Unione europea;
- (q) "reti ad altissima capacità": reti ad altissima capacità secondo la definizione di cui all'articolo [2, punto XX], della direttiva (UE) 2018/XXX [codice europeo delle comunicazioni elettroniche];
- (r) "lavori": l'acquisto, la fornitura e l'utilizzo di componenti, sistemi e servizi, compresi i software, la realizzazione delle attività di sviluppo, costruzione e installazione relative a un progetto, il collaudo degli impianti e la messa in servizio di un progetto.

Articolo 3 *Obiettivi*

1. Il programma ha l'obiettivo generale di sviluppare e modernizzare le reti transeuropee nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale, nonché di agevolare la

cooperazione transfrontaliera nell'ambito dell'energia rinnovabile, tenendo conto degli impegni di decarbonizzazione a lungo termine e ponendo l'accento sulle sinergie tra i settori.

2. Gli obiettivi specifici del programma sono i seguenti:

(a) per il settore dei trasporti:

- i) contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune per quanto riguarda reti e infrastrutture efficienti e interconnesse per una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura;
- ii) adeguare le reti TEN-T alle esigenze della mobilità militare;

(b) per il settore dell'energia, contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune relativi all'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia e all'interoperabilità transfrontaliera e intersettoriale delle reti, facilitare la decarbonizzazione e garantire la sicurezza dell'approvvigionamento, agevolare la cooperazione transfrontaliera in tema di energia rinnovabile;

(c) per il settore digitale, contribuire allo sviluppo di reti ad altissima capacità e di sistemi 5G, all'aumento della resilienza e della capacità delle reti dorsali digitali sui territori dell'UE, collegandole ai territori vicini, e alla digitalizzazione delle reti dei trasporti e dell'energia.

Articolo 4 Bilancio

1. La dotazione finanziaria per l'attuazione del programma per il periodo 2021-2027 è fissata a 42 265 493 000 EUR a prezzi correnti.

2. Tale importo è ripartito come segue:

(a) fino a 30 615 493 000 EUR per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), di cui:

- i) 12 830 000 000 EUR dal cluster degli investimenti strategici europei;
- ii) 11 285 493 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione e destinati a essere spesi in conformità alle disposizioni del presente regolamento esclusivamente negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione;
- iii) 6 500 000 000 EUR dal cluster della difesa per l'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto ii);

(b) fino a 8 650 000 000 EUR per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), di cui un massimo del 10% per i progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile;

(c) fino a 3 000 000 000 EUR per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c).

3. La Commissione non si discosta dall'importo di cui al comma 2, lettera a), punto ii).

4. L'importo di cui al paragrafo 1 può finanziare l'assistenza tecnica e amministrativa necessaria per l'attuazione del programma e degli orientamenti settoriali specifici, segnatamente le attività di preparazione, sorveglianza, controllo, audit e valutazione, compresi i sistemi informatici istituzionali. Tale importo può essere utilizzato anche

per finanziare misure di accompagnamento complementari alla preparazione dei progetti.

5. Gli impegni di bilancio per azioni la cui realizzazione si estenda su più esercizi possono essere ripartiti su più esercizi in frazioni annue.
6. Fatto salvo il regolamento finanziario, le spese per le azioni nell'ambito di progetti inclusi nel primo programma di lavoro possono essere ammesse a decorrere dal 1° gennaio 2021.
7. L'importo trasferito dal Fondo di coesione è eseguito ai sensi del presente regolamento, conformemente al paragrafo 8 e fatto salvo l'articolo 14, paragrafo 2, lettera b).
8. Per quanto riguarda gli importi trasferiti dal Fondo di coesione, il 30% di essi è messo immediatamente a disposizione di tutti gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione per finanziare progetti riguardanti infrastrutture per i trasporti in conformità al presente regolamento, accordando priorità ai collegamenti transfrontalieri e a quelli mancanti. Fino al 31 dicembre 2023, la selezione dei progetti ammissibili al finanziamento rispetta le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione nella misura del 70% delle risorse trasferite. Dal 1° gennaio 2024, le risorse trasferite al programma che non siano state impegnate per progetti riguardanti infrastrutture di trasporto sono messe a disposizione di tutti gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione per finanziare progetti riguardanti infrastrutture di trasporto in conformità al presente regolamento.
9. Le risorse assegnate agli Stati membri in regime di gestione concorrente possono, su richiesta degli Stati membri, essere trasferite al programma. La Commissione esegue tali risorse direttamente in conformità all'[articolo 62, paragrafo 1, lettera a)], del regolamento finanziario, o indirettamente, in conformità alla lettera c) del medesimo articolo. Ove possibile, tali risorse sono utilizzate a beneficio dello Stato membro interessato.

Articolo 5

Paesi terzi associati al programma

1. Il programma è aperto ai seguenti paesi terzi:
 - (a) paesi membri dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA) che sono anche membri dello Spazio economico europeo (SEE), conformemente alle condizioni stabilite dall'accordo SEE;
 - (b) paesi in via di adesione, paesi candidati e potenziali candidati conformemente ai principi e alle condizioni generali per la loro partecipazione ai programmi dell'Unione stabiliti dai rispettivi accordi quadro e dalle rispettive decisioni dei consigli di associazione o da accordi analoghi, e alle condizioni specifiche stabilite dagli accordi tra l'Unione e tali paesi;
 - (c) paesi interessati dalla politica europea di vicinato conformemente ai principi generali e alle condizioni generali per la loro partecipazione ai programmi dell'Unione stabiliti dai rispettivi accordi quadro e dalle rispettive decisioni dei consigli di associazione o da accordi analoghi, e alle condizioni specifiche stabilite dagli accordi tra l'Unione e tali paesi;

- (d) altri paesi terzi, conformemente alle condizioni stabilite in un accordo specifico per la partecipazione di un paese terzo ai programmi dell'Unione, purché tale accordo:
- garantisca un giusto equilibrio tra i contributi e i benefici per il paese terzo che partecipa ai programmi dell'Unione;
 - stabilisca le condizioni per la partecipazione ai programmi, compreso il calcolo dei contributi finanziari ai singoli programmi e i rispettivi costi amministrativi. Detti contributi costituiscono entrate con destinazione specifica ai sensi dell'articolo [21, paragrafo 5,] del regolamento finanziario;
 - non conferisca al paese terzo poteri decisionali riguardo al programma;
 - garantisca all'Unione il diritto di assicurare una sana gestione finanziaria e di tutelare i propri interessi finanziari.
2. I paesi terzi di cui al paragrafo 1 e gli organismi stabiliti in tali paesi non sono ammessi a ricevere assistenza finanziaria a titolo del presente regolamento, tranne nel caso in cui ciò sia indispensabile per il conseguimento degli obiettivi di determinati progetti di interesse comune e alle condizioni stabilite dai programmi di lavoro di cui all'articolo 19.

Articolo 6 *Attuazione e forme di finanziamento dell'UE*

1. Il programma è attuato in regime di gestione diretta in conformità al regolamento finanziario o di gestione indiretta con gli organismi di cui all'articolo [61, paragrafo 1, lettera c)], del regolamento finanziario.
2. Il programma può concedere finanziamenti in tutte le forme previste dal regolamento finanziario, segnatamente sovvenzioni e appalti. Esso può inoltre concedere finanziamenti sotto forma di strumenti finanziari nell'ambito di operazioni di finanziamento misto. Le operazioni di finanziamento misto decise nell'ambito del presente programma sono eseguite in conformità al regolamento dell'InvestEU e al titolo X del regolamento finanziario.
3. La Commissione può delegare ad agenzie esecutive poteri di esecuzione parziale del programma conformemente all'articolo [69] del regolamento finanziario, adattandola alle esigenze di una gestione ottimale ed efficiente del programma nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale.
4. I contributi a un meccanismo di mutua assicurazione possono coprire il rischio associato al recupero dei fondi dovuti dai destinatari e sono considerati una garanzia sufficiente a norma del regolamento finanziario. Si applicano le disposizioni di cui all'[articolo X del] regolamento XXX [successore del regolamento sul fondo di garanzia].

Articolo 7 *Progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile*

1. I progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile coinvolgono almeno due Stati membri e sono inclusi in un accordo di cooperazione o in qualsiasi altro tipo di accordo tra Stati membri o in accordi tra Stati membri e paesi terzi a norma degli

articoli 6, 7, 9 o 11 della direttiva 2009/28/CE. Tali progetti sono individuati in base ai criteri e alla procedura di cui alla parte IV dell'allegato del presente regolamento.

2. Entro il 31 dicembre 2019, la Commissione adotta un atto delegato a norma dell'articolo 23, lettera d), del presente regolamento per specificare ulteriormente i criteri di selezione e precisare i dettagli della procedura di selezione dei progetti e dà pubblicazione dei metodi di valutazione del contributo dei progetti ai criteri generali e di valutazione dei costi e dei benefici complessivi specificati nella parte IV dell'allegato.
3. Ai sensi del presente regolamento, gli studi volti a sviluppare e individuare progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile sono ammissibili al finanziamento.
4. I progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile sono ammissibili al finanziamento di lavori da parte dell'Unione se soddisfano i seguenti criteri aggiuntivi:
 - (a) l'analisi dei costi/benefici specifica per il progetto, a norma dell'allegato, parte IV, punto 3, fornisce prove sull'esistenza di risparmi sui costi e/o vantaggi significativi in termini di integrazione dei sistemi, sicurezza dell'approvvigionamento o innovazione; inoltre,
 - (b) il richiedente dimostra che il progetto non si concretizzerebbe o non sarebbe commercialmente sostenibile in assenza della sovvenzione. Questa analisi tiene conto di eventuali entrate derivanti da regimi di sostegno.
5. L'importo della sovvenzione per lavori è proporzionato ai risparmi sui costi e/o ai vantaggi di cui alla parte IV, punto 2, lettera b), dell'allegato e non supera l'importo necessario a garantire che il progetto si concretizzi o diventi commercialmente sostenibile.

Articolo 8

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

1. I progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale contribuiscono all'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c).
2. Ai sensi del presente regolamento, gli studi volti a sviluppare e individuare progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale sono ammissibili al finanziamento.
3. Fatti salvi i criteri di attribuzione di cui all'articolo 13, la priorità di finanziamento è stabilita tenendo conto dei seguenti criteri:
 - (a) le azioni che contribuiscono all'accesso a reti ad altissima capacità in grado di fornire connettività Gigabit per i volani socioeconomici sono priorizzate tenendo conto della funzione dei volani socioeconomici, della pertinenza dei servizi e delle applicazioni digitali resi possibili attraverso la fornitura della connettività sottostante, e dei possibili benefici socioeconomici per i cittadini, le imprese e le comunità locali, comprese le eventuali ricadute positive in termini di connettività, conformemente alla parte V dell'allegato;
 - (b) azioni che contribuiscono alla fornitura di connettività locale senza fili di altissima qualità nelle comunità locali, conformemente alle condizioni di cui alla parte V dell'allegato;

- (c) per quanto concerne le azioni che contribuiscono alla diffusione di sistemi 5G, viene data la precedenza alla realizzazione di corridoi 5G lungo i principali assi di trasporto terrestre, fra cui le reti transeuropee dei trasporti. Si tiene altresì conto della misura in cui l'azione contribuisce a garantire la copertura lungo i principali assi di trasporto per consentire la fornitura ininterrotta di servizi digitali sinergici, massimizzando nel contempo le possibili ricadute positive per i territori e le popolazioni che si trovano nelle vicinanze delle zone di realizzazione dei progetti. Un elenco indicativo di progetti che potrebbero beneficiare del sostegno è riportato nella parte V dell'allegato;
- (d) i progetti volti alla realizzazione di reti dorsali transfrontaliere che colleghino l'Unione a paesi terzi e rafforzino i collegamenti all'interno del territorio dell'Unione, anche con cavi sottomarini, sono prioritizzati in base a quanto contribuiscono significativamente all'aumento della resilienza e della capacità delle reti di comunicazione elettronica nel territorio dell'Unione;
- (e) per quanto riguarda la copertura con reti ad altissima capacità, viene data la precedenza alle azioni che contribuiscono alla copertura dei territori e delle popolazioni, in misura inversamente proporzionale all'intensità delle sovvenzioni necessarie per consentire l'attuazione dei progetti, rispetto ai tassi massimi di cofinanziamento applicabili di cui all'articolo 14. Si tiene altresì conto della misura in cui l'azione contribuisce a garantire la copertura globale del territorio e della popolazione all'interno di una determinata zona di realizzazione del progetto, massimizzando nel contempo le possibili ricadute positive per i territori e le popolazioni che si trovano nelle vicinanze della zona di realizzazione del progetto;
- (f) per quanto riguarda i progetti che si servono di piattaforme digitali operative, viene data la precedenza alle azioni basate su tecnologie di punta, considerando aspetti come l'interoperabilità, la sicurezza informatica, la privacy dei dati e il riutilizzo;
- (g) il grado di adeguatezza della tecnologia utilizzata per lo specifico progetto, tenendo conto dell'equilibrio ottimale tra le tecnologie di punta in termini di capacità di trasmissione dei dati, sicurezza della trasmissione, resilienza della rete ed efficienza sotto il profilo dei costi.

CAPO II

AMMISSIBILITÀ

Articolo 9

Azioni ammissibili

1. Solo le azioni che contribuiscono al conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 3 sono ammissibili al finanziamento. Fra di esse rientrano in particolare studi, lavori e altre misure di accompagnamento necessarie per la gestione e l'attuazione del programma e degli orientamenti settoriali specifici.
2. Per quanto riguarda il settore dei trasporti, sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento le azioni seguenti:
 - (a) azioni relative a reti efficienti e interconnesse:

- i) azioni per la realizzazione della rete centrale conformemente al capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013, comprese le azioni relative a nodi urbani, porti marittimi, porti interni e terminali ferroviario-stradali della rete centrale, di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013. Le azioni per la realizzazione della rete centrale possono includere elementi correlati facenti parte della rete globale, qualora ciò sia necessario per ottimizzare gli investimenti, in base alle modalità specificate nei programmi di lavoro di cui all'articolo 19 del presente regolamento;
 - ii) azioni per la realizzazione di collegamenti transfrontalieri della rete globale conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, in particolare le sezioni indicate nella parte III dell'allegato del presente regolamento;
 - iii) azioni per la realizzazione di sezioni della rete globale situate in regioni ultraperiferiche, conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, comprese le azioni relative ai pertinenti nodi urbani, porti marittimi, porti interni e terminali ferroviario-stradali della rete globale di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013;
 - iv) azioni di sostegno a progetti di interesse comune finalizzati a collegare la rete transeuropea alle reti infrastrutturali di paesi vicini, di cui all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- (b) azioni relative a una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura:
- i) azioni di sostegno alle autostrade del mare di cui all'articolo 21 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
 - ii) azioni di sostegno ai sistemi di applicazioni telematiche, anche per motivi di sicurezza, ai sensi dell'articolo 31 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
 - iii) azioni di sostegno ai servizi di trasporto merci ai sensi dell'articolo 32 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
 - iv) azioni di sostegno alle nuove tecnologie e all'innovazione, compresa l'automazione, a migliori servizi di trasporto, all'integrazione modale e all'infrastruttura per i combustibili alternativi, a norma dell'articolo 33 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
 - v) azioni intese a eliminare gli ostacoli all'interoperabilità, in particolare in relazione agli effetti sui corridoi o sulla rete;
 - vi) azioni per la realizzazione di infrastrutture e mobilità sicure, anche nell'ambito della sicurezza stradale, ai sensi dell'articolo 34 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
 - vii) azioni volte a migliorare la resilienza delle infrastrutture di trasporto rispetto ai cambiamenti climatici e alle calamità naturali;
 - viii) azioni volte a migliorare l'accessibilità alle infrastrutture di trasporto per tutti gli utenti ai sensi dell'articolo 37 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
 - ix) azioni volte a migliorare l'accessibilità e la disponibilità delle infrastrutture di trasporto per motivi di sicurezza e protezione civile.

- (c) Nell'ambito dell'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto ii): azioni, o attività specifiche nell'ambito di un'azione, volte a supportare l'infrastruttura dei trasporti della rete TEN-T al fine di adeguarla alle esigenze della mobilità militare, con l'obiettivo di permettere un duplice utilizzo, civile e militare, dell'infrastruttura.
3. Per quanto riguarda il settore dell'energia, sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento le azioni seguenti:
- (a) azioni relative a progetti di interesse comune di cui all'articolo 14 del regolamento (UE) n. 347/2013;
 - (b) azioni di sostegno a progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, compresa la loro concezione, di cui alla parte IV dell'allegato del presente regolamento, fatto salvo il rispetto delle condizioni stabilite dall'articolo 7 del presente regolamento.
4. Per quanto riguarda il settore digitale, sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento le azioni seguenti:
- (a) azioni di sostegno alla connettività Gigabit dei volani socioeconomici;
 - (b) azioni di sostegno alla fornitura, presso le comunità locali, di connettività locale senza fili di altissima qualità, gratuita e priva di condizioni discriminatorie;
 - (c) azioni per la realizzazione di una copertura ininterrotta, con sistemi 5G, di tutti i principali assi di trasporto terrestre, comprese le reti transeuropee dei trasporti;
 - (d) azioni di sostegno alla realizzazione di reti dorsali, anche con cavi sottomarini, negli Stati membri e tra l'Unione e paesi terzi;
 - (e) azioni di sostegno alla disponibilità, presso le abitazioni dei cittadini europei, di reti ad altissima capacità;
 - (f) azioni finalizzate all'acquisizione dei requisiti concernenti l'infrastruttura per la connettività digitale per progetti transfrontalieri nei settori dei trasporti e dell'energia e/o di sostegno alle piattaforme digitali operative associate direttamente a infrastrutture dei trasporti e dell'energia.

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

Articolo 10 *Sinergie*

1. Le azioni che contribuiscono al conseguimento di uno o più obiettivi di almeno due settori, conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, lettere a), b) e c), sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento. Tali azioni sono attuate mediante programmi di lavoro transettoriali specifici riguardanti almeno due settori, con criteri di attribuzione specifici, finanziati con contributi di bilancio provenienti dai settori interessati.
2. Nell'ambito di ciascuno dei settori dei trasporti, dell'energia o digitale, le azioni ammissibili ai sensi dell'articolo 9 possono includere elementi ausiliari eventualmente non correlati ad azioni ammissibili conformemente all'articolo 9,

paragrafi 2, 3 e 4 rispettivamente, a condizione che rispondano a tutti i seguenti requisiti:

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

Articolo 11 *Soggetti idonei*

1. Oltre ai criteri di cui all'articolo [197] del regolamento finanziario, si applicano i criteri di ammissibilità di cui al presente articolo.
2. Sono ammessi i seguenti soggetti:
 - (a) i soggetti giuridici stabiliti in uno Stato membro;
 - (b) i soggetti giuridici stabiliti in un paese terzo associato al programma;
 - (c) i soggetti giuridici costituiti a norma del diritto dell'Unione e le organizzazioni internazionali, qualora il loro coinvolgimento sia previsto dai programmi di lavoro.
3. Non sono ammesse le persone fisiche.
4. I soggetti giuridici stabiliti in un paese terzo non associato al programma sono eccezionalmente ammessi al sostegno nell'ambito del programma ove ciò sia indispensabile per il conseguimento degli obiettivi di un determinato progetto di interesse comune o progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile.
5. I programmi di lavoro di cui all'articolo 19 possono prevedere che siano ammissibili solo le proposte presentate da uno o più Stati membri o, d'intesa con gli Stati membri interessati, da organizzazioni internazionali, imprese comuni o imprese od organismi pubblici o privati.

CAPO III

SOVVENZIONI

Articolo 12 *Sovvenzioni*

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

Articolo 13 *Criteri di attribuzione*

1. I criteri di attribuzione sono definiti nei programmi di lavoro di cui all'articolo 19 e negli inviti a presentare proposte tenendo conto, nella misura applicabile, dei seguenti elementi:

- (a) ripercussioni economiche, sociali e ambientali (costi e benefici);
 - (b) aspetti inerenti all'innovazione, alla sicurezza, all'interoperabilità e all'accessibilità;
 - (c) dimensione transfrontaliera;
 - (d) sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale;
 - (e) grado di maturità dell'azione a livello di sviluppo del progetto;
 - (f) solidità del piano di attuazione proposto;
 - (g) effetto catalizzatore dell'assistenza finanziaria dell'Unione sugli investimenti;
 - (h) necessità di superare ostacoli finanziari, quali ad esempio una sostenibilità commerciale insufficiente o l'assenza di finanziamenti da parte del mercato;
 - (i) coerenza con i piani dell'Unione e nazionali per l'energia e il clima.
2. La valutazione della conformità delle proposte ai criteri di attribuzione tiene conto, ove pertinente, della resilienza agli effetti avversi dei cambiamenti climatici mediante una valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici comprendente le opportune misure di adeguamento.
 3. La valutazione della conformità delle proposte ai criteri di attribuzione assicura che ove pertinente, come specificato nei programmi di lavoro, le azioni finanziate dal programma che prevedono l'uso di una tecnologia di posizionamento, navigazione e sincronizzazione siano tecnicamente compatibili con i programmi EGNOS/Galileo e Copernico.
 4. Per il settore dei trasporti, la valutazione della conformità delle proposte ai criteri di attribuzione di cui al paragrafo 1 garantisce, se del caso, la coerenza delle azioni proposte rispetto ai piani di lavoro per i corridoi e agli atti di esecuzione a norma dell'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013, e fa sì che sia tenuto conto del parere del coordinatore europeo responsabile ai sensi dell'articolo 45, paragrafo 8, di detto regolamento.
 5. Per quanto concerne le azioni relative ai progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile, i criteri di attribuzione stabiliti dai programmi di lavoro e dagli inviti a presentare proposte tengono conto delle condizioni indicate all'articolo 7, paragrafo 4.
 6. Relativamente alle azioni riguardanti i progetti di interesse comune in materia di connettività digitale, i criteri di attribuzione stabiliti dai programmi di lavoro e dagli inviti a presentare proposte tengono conto delle condizioni indicate all'articolo 8, paragrafo 3.

Articolo 14

Tassi di cofinanziamento

1. Per quanto riguarda gli studi, l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non può superare il 50% del costo ammissibile totale. Per gli studi finanziati con gli importi trasferiti dal Fondo di coesione, i tassi massimi di cofinanziamento sono quelli applicabili al Fondo di coesione, come specificato al paragrafo 2, lettera b).
2. Per i lavori nel settore dei trasporti si applicano i seguenti tassi massimi di cofinanziamento:

- (a) per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non può superare il 30% del costo ammissibile totale. I tassi di cofinanziamento possono aumentare fino a un massimo del 50% per azioni relative a collegamenti transfrontalieri alle condizioni di cui alla lettera c) del presente paragrafo, per azioni di sostegno a sistemi di applicazioni telematiche, per azioni di sostegno a nuove tecnologie e all'innovazione e per azioni di sostegno all'incremento della sicurezza delle infrastrutture in linea con la normativa pertinente dell'Unione, nonché per azioni in regioni ultraperiferiche;
 - (b) riguardo agli importi trasferiti dal Fondo di coesione, i tassi massimi di cofinanziamento sono quelli applicabili al Fondo di coesione, di cui al regolamento (UE) XXX [CPR]. Tali tassi di cofinanziamento possono aumentare fino a un massimo dell'85% per azioni relative a collegamenti transfrontalieri alle condizioni di cui alla lettera c) del presente paragrafo;
 - (c) per quanto riguarda le azioni relative a collegamenti transfrontalieri, l'aumento dei tassi massimi di cofinanziamento previsti dalle lettere a) e b) è applicabile esclusivamente ad azioni che dimostrino un grado particolarmente elevato di integrazione nella loro pianificazione e attuazione ai fini dei criteri di attribuzione di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera c), in particolare con un'unica società che realizzi il progetto, una struttura di governance comune e un quadro giuridico bilaterale o un atto di esecuzione a norma dell'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013.
3. Per i lavori nel settore dell'energia si applicano i seguenti tassi massimi di cofinanziamento:
- (a) per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non può superare il 50% del costo ammissibile totale;
 - (b) i tassi di cofinanziamento possono aumentare fino a un massimo del 75% per le azioni che contribuiscono allo sviluppo di progetti di interesse comune, in base ai criteri di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 347/2013, e garantiscono un grado elevato di sicurezza dell'approvvigionamento a livello regionale o di Unione, ovvero rafforzano la solidarietà dell'Unione o prevedono soluzioni molto innovative.
4. Per i lavori nel settore digitale si applicano i seguenti tassi massimi di cofinanziamento: per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c), l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non può superare il 30% del costo ammissibile totale. I tassi di cofinanziamento possono aumentare fino al 50% per azioni con una forte dimensione transfrontaliera, quali la copertura ininterrotta con sistemi 5G lungo i principali assi di trasporto o la realizzazione di reti dorsali tra Stati membri e tra l'Unione e paesi terzi, e fino al 75% per azioni per la realizzazione della connettività Gigabit dei volani socioeconomici. Le azioni riguardanti la fornitura di connettività locale senza fili nelle comunità locali sono finanziate attraverso l'assistenza finanziaria dell'Unione fino al 100% dei costi ammissibili, fatto salvo il principio di cofinanziamento.
5. Il tasso massimo di cofinanziamento applicabile ad azioni selezionate nell'ambito di programmi di lavoro transettoriali di cui all'articolo 10 è il tasso massimo di cofinanziamento più elevato applicabile ai settori interessati.

Articolo 15
Costi ammissibili

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

- (a) solo le spese sostenute negli Stati membri possono essere considerate ammissibili, tranne nel caso in cui il progetto di interesse comune o transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile riguardi il territorio di uno o più paesi terzi di cui all'articolo 5 o all'articolo 11, paragrafo 4, del presente regolamento o si riferisca ad acque internazionali e l'azione sia indispensabile ai fini del conseguimento degli obiettivi del progetto;
- (b) il costo delle apparecchiature, degli impianti e delle infrastrutture può essere interamente ammissibile quando è trattato come spesa in conto capitale dal beneficiario;
- (c) le spese relative all'acquisto di terreni non sono un costo ammissibile;
- (d) i costi ammissibili non includono l'imposta sul valore aggiunto ("IVA").

Articolo 16
Combinazione di sovvenzioni e altre fonti di finanziamento

- 1. È possibile combinare sovvenzioni e finanziamenti della Banca europea per gli investimenti, di banche nazionali di promozione o altre istituzioni finanziarie pubbliche e di sviluppo, nonché di investitori e istituti finanziari del settore privato, anche mediante partenariati pubblico-privato.
- 2. Le sovvenzioni di cui al paragrafo 1 possono essere utilizzate per il tramite di inviti mirati a presentare proposte.

Articolo 17
Riduzione o soppressione delle sovvenzioni

- 1. Oltre alle ragioni di cui all'[articolo 131, paragrafo 4], del regolamento finanziario, l'importo della sovvenzione può essere ridotto per i seguenti motivi:
 - (a) l'azione non è stata avviata entro un anno dalla data di inizio indicata nella convenzione di sovvenzione;
 - (b) da un esame dello stato di avanzamento dell'azione risulta che l'attuazione ha subito ritardi tali da compromettere il conseguimento degli obiettivi.
- 2. Alla convenzione di sovvenzione può essere posto fine in base ai motivi di cui al paragrafo 1.

Articolo 18
Finanziamento cumulativo, complementare e combinato

- 1. Un'azione che ha beneficiato di un contributo nell'ambito del programma può anche ricevere un finanziamento da un altro programma dell'Unione, anche da fondi in regime di gestione concorrente, purché tali finanziamenti non riguardino i medesimi costi. Le norme di ciascun programma dell'Unione contribuente si applicano al corrispondente contributo all'azione. Il finanziamento cumulativo non può superare il costo ammissibile totale dell'azione e il sostegno nell'ambito dei vari programmi

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

2. Le azioni che soddisfano le seguenti condizioni cumulative e comparative:
 - (a) sono state valutate in occasione di un invito a presentare proposte nell'ambito del programma;
 - (b) rispettano i requisiti qualitativi minimi di detto invito;
 - (c) non possono essere finanziate nell'ambito di detto invito a causa di vincoli di bilancio;

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

CAPO IV

PROGRAMMAZIONE, SORVEGLIANZA, VALUTAZIONE E CONTROLLO

Articolo 19 Programmi di lavoro

1. Il programma è attuato mediante i programmi di lavoro di cui all'articolo 110 del regolamento finanziario. I programmi di lavoro stabiliscono, se del caso, l'importo globale destinato alle operazioni di finanziamento misto.
2. La Commissione adotta i programmi di lavoro mediante un atto di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22 del presente regolamento.

Articolo 20 Sorveglianza e relazioni

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

Articolo 21

Valutazione

1. Le valutazioni si svolgono con tempestività per alimentare il processo decisionale.
2. La valutazione intermedia del programma va effettuata non appena siano disponibili informazioni sufficienti sulla sua attuazione e comunque non oltre quattro anni dall'inizio della sua attuazione.
3. Al termine dell'attuazione del programma, e comunque non oltre quattro anni dalla fine del periodo di cui all'articolo 1, la Commissione effettua una valutazione finale del programma.
4. La Commissione comunica le conclusioni delle valutazioni, corredate delle proprie osservazioni, al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni.

Articolo 22

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato di coordinamento del CEF. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 23

Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 del presente regolamento al fine di:

- (a) modificare la parte I dell'allegato, riguardante gli indicatori e di stabilire un quadro di sorveglianza e valutazione;
- (b) modificare la parte II dell'allegato, riguardante le percentuali indicative delle risorse di bilancio assegnate all'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, lettera a), punto i);
- (c) modificare la parte III dell'allegato, riguardante la definizione dei corridoi della rete centrale e le sezioni individuate in via preliminare, nonché le sezioni individuate in via preliminare sulla rete globale;
- (d) modificare la parte IV dell'allegato, riguardante l'individuazione di progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile;
- (e) modificare la parte V dell'allegato, riguardante l'individuazione di progetti di interesse comune in materia di connettività digitale.

Articolo 24

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 23 è conferito alla Commissione fino al 31 dicembre 2028.

3. La delega di potere di cui all'articolo 23 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima di adottare un atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti dall'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 23 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione del fatto che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 25

Informazione, comunicazione e pubblicità

1. I destinatari di finanziamenti dell'Unione rendono nota l'origine degli stessi e ne garantiscono la visibilità (in particolare quando promuovono azioni e risultati) diffondendo informazioni coerenti, efficaci e proporzionate destinate a pubblici diversi, tra cui i media e il vasto pubblico.
2. La Commissione conduce azioni di informazione e comunicazione sul programma, sulle singole azioni e sui risultati. Le risorse finanziarie destinate al programma contribuiscono anche alla comunicazione istituzionale delle priorità politiche dell'Unione nella misura in cui si riferiscono agli obiettivi di cui all'articolo 3.

Articolo 26

Tutela degli interessi finanziari dell'Unione

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

CAPO VI

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Articolo 27

Abrogazione e disposizioni transitorie

1. I regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 sono abrogati.
2. Fatto salvo il paragrafo 1, il presente regolamento non pregiudica il proseguimento o la modifica, fino alla loro chiusura, delle azioni interessate ai sensi del regolamento (UE) n. 1316/2013, che continua pertanto ad applicarsi alle azioni in questione fino alla loro chiusura.
3. La dotazione finanziaria del programma può anche coprire le spese di assistenza tecnica e amministrativa necessarie per assicurare la transizione tra il programma e le misure adottate nell'ambito del suo predecessore, il meccanismo per collegare l'Europa ai sensi del regolamento (UE) n. 1316/2013.
4. Se necessario, possono essere iscritti in bilancio anche dopo il 2027 stanziamenti per coprire le spese di cui all'articolo 4, paragrafo 5, del presente regolamento al fine di consentire la gestione delle azioni non completate entro il 31 dicembre 2027.

Articolo 28

Entrata in vigore

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

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2021.

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

- 1.1. Titolo della proposta/iniziativa
- 1.2. Settore/settori interessati (*cluster di programmi*)
- 1.3. Natura della proposta/iniziativa
- 1.4. Motivazione della proposta/iniziativa
- 1.5. Durata e incidenza finanziaria
- 1.6. Modalità di gestione previste

2. MISURE DI GESTIONE

- 2.1. Disposizioni in materia di sorveglianza e relazioni
- 2.2. Sistema di gestione e di controllo
- 2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

- 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate
- 3.2. Incidenza prevista sulle spese
 - 3.2.1. *Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese*
 - 3.2.2. *Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa*
 - 3.2.3. *Partecipazione di terzi al finanziamento*
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

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.

1.2. Settore/settori interessati (*cluster di programmi*)

Investimenti strategici europei

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

☐ una nuova azione

☐ una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria⁴²

☒ la proroga di un'azione esistente

☐ la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione

1.4. Motivazione della proposta/iniziativa

1.4.1. *Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa*

Il meccanismo per collegare l'Europa (CEF), istituito nel 2014, sostiene gli investimenti nella rete transeuropea (TEN) nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale. Si tratta di un programma fondamentale a sostegno delle priorità dell'UE nei settori interessati, in particolare in riferimento ad occupazione, crescita e investimenti, all'Unione dell'energia, al mercato unico digitale, all'azione per il clima, ad un'Europa sociale, al mercato unico e al commercio. Il CEF si fonda sui relativi orientamenti settoriali.

In base all'esperienza positiva dell'attuazione del CEF nel periodo 2014-2020, la Commissione propone un successore di tale meccanismo nel contesto del processo generale per la preparazione del quadro finanziario pluriennale (QFP) 2021-2027. La portata e la struttura del nuovo programma prendono in considerazione l'evoluzione delle priorità strategiche e gli orientamenti generali per la semplificazione forniti dai servizi centrali della Commissione.

Mentre le priorità principali del programma rimangono incentrate sulle reti transeuropee, l'ambito di applicazione del CEF dopo il 2020 si estende al settore dell'energia per interessare la cooperazione transfrontaliera nel campo dell'energia rinnovabile (RES) ed è ridefinito nel settore digitale, in complementarità con il nuovo programma Europa digitale. Più specificamente:

nel settore dei trasporti, il CEF contribuisce al completamento di ambedue i livelli della rete transeuropea dei trasporti, la rete centrale TEN-T (entro il 2030) e la rete globale TEN-T (entro il 2050). Il CEF sostiene inoltre la diffusione di sistemi europei di gestione del traffico per tutte le modalità di trasporto e contribuisce alla

⁴²

A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

transizione dell'UE verso una mobilità pulita e interconnessa. Ove necessario, esso promuove anche l'adeguamento della rete TEN-T alle esigenze della mobilità militare.

Nel settore dell'energia, il CEF contribuisce al completamento delle reti TEN-E attraverso lo sviluppo di progetti di interesse comune relativi a un'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia e all'interoperabilità transfrontaliera e intersettoriale delle reti. Inoltre, il CEF promuove anche la cooperazione fra gli Stati membri nella pianificazione e diffusione a livello transfrontaliero delle energie rinnovabili, contribuendo così al conseguimento efficiente dell'obiettivo per il 2030.

Nel settore digitale, il CEF contribuisce al conseguimento degli obiettivi di connettività digitale fissati dalla strategia per una società dei Gigabit, all'incremento della resilienza e della capacità delle reti digitali dell'UE attraverso una migliore connettività internazionale, oltre a sostenere la digitalizzazione delle reti dell'energia e di mobilità per consentire l'erogazione di servizi transfrontalieri in questi due ambiti.

Per quanto riguarda le modalità di attuazione del programma, si propone di continuare con l'attuazione efficiente e mirata in regime di gestione diretta da parte della Commissione. L'eventuale rinnovo della delega all'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA)⁴³ dipenderà dall'esito dell'analisi dei costi/benefici e dalle relative decisioni da adottare. Tutti gli adeguamenti necessari verrebbero eseguiti in virtù della nuova struttura al fine di garantire efficienza, maggiore flessibilità, coerenza e sinergie, semplificazione e attenzione per i risultati.

L'obiettivo è rendere il programma operativo fin dal suo avvio, previsto per il 2021. Il varo tempestivo del CEF e l'assegnazione tempestiva dei fondi dell'UE ai beneficiari richiedono un'intensa preparazione durante la fase iniziale. Il coordinamento efficiente tra i servizi direttamente coinvolti è un prerequisito per l'elaborazione di una valida riserva di progetti e per la pianificazione tempestiva di programmi di lavoro/inviti per tutti i settori del CEF (comprendenti le specificità della dotazione della coesione, gli inviti alla sinergia, il finanziamento misto o la combinazione di sovvenzioni con strumenti finanziari extra-UE ecc.).

- 1.4.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.*

Motivi dell'azione a livello europeo (ex ante)

L'articolo 171 del TFUE conferisce all'Unione il potere di definire progetti di interesse comune nell'ambito delle infrastrutture TEN, lasciando agli Stati membri libertà di scelta per quanto riguarda i metodi attuativi. Lo stesso articolo conferisce all'Unione il potere di appoggiare tali progetti di interesse comune.

Nel periodo 2014-2020, il programma CEF ha sostenuto investimenti nelle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e digitali in linea con l'articolo

⁴³

Cfr. sezione 1.6.

summenzionato del trattato. Tuttavia, gli investimenti nelle reti TEN saranno necessari anche dopo il 2020 e, inoltre, la portata dei problemi è superiore alle risorse disponibili a livello di Stati membri. Infatti i progetti TEN presentano, per definizione, una dimensione europea e possono essere realizzati in modo più efficace a livello di Unione, con vantaggi generali maggiori, un'attuazione più rapida e una riduzione dei costi in caso di azione congiunta degli Stati membri. L'azione a livello di Unione in questo settore è pertanto giustificata.

Un'estensione del programma CEF nel periodo successivo al 2020 fornirà il quadro necessario per un sostegno continuo dell'UE alle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e digitali di natura transeuropea. Per ciascun settore, il sostegno finanziario dell'UE è necessario per i seguenti motivi:

Trasporti: le considerevoli necessità di investimento non possono essere coperte dai soli Stati membri. I bilanci pubblici sono ancora soggetti a misure di risanamento d bilancio considerevoli, mentre per l'attuazione del CEF per la TEN-T nel 2014-2016 il sostegno finanziario degli Stati membri e del settore privato è fondamentale ma insufficiente a finanziare progetti con una dimensione europea.

Energia: benché, in linea di principio, la maggioranza dei progetti di interesse comune possa essere finanziata dal mercato, il sostegno dell'UE è indispensabile per alcuni progetti per via delle loro esternalità (innovazione compresa) e per il volume degli investimenti, che è superiore alla capacità del sistema di ripartire i costi.

Energia rinnovabile: attualmente il sostegno dell'UE per l'energia rinnovabile non è finalizzato ad agevolare le iniziative congiunte. Un coordinamento a livello di UE per la diffusione dell'energia rinnovabile, unitamente al sostegno mirato dell'UE, potrebbe facilitare l'integrazione del settore e generare ulteriori investimenti. Il sostegno in questo settore si limiterebbe a compensare il costo del superamento delle barriere connesso alla cooperazione transfrontaliera fra gli Stati membri e/o delle barriere che impediscono l'integrazione settoriale. Si prevede per il futuro un aumento dei finanziamenti del mercato a favore di questi progetti.

Digitale: l'economia e la società dell'UE dipendono in grande misura dalla disponibilità di infrastrutture di dati in grado di favorire lo sviluppo di nuove tecnologie, servizi e applicazioni. Nell'ambito dei programmi attuali, finanziamenti insufficienti e collegamenti mancanti causano lacune persistenti dell'infrastruttura per la connettività a banda larga, creando una barriera al raggiungimento del pieno potenziale dell'economia digitale dell'UE. L'intervento dell'Unione è necessario per garantire una connettività senza interruzioni in tutto il suo territorio, che comporterà a sua volta enormi vantaggi nei vari settori economici nonché un aumento della coesione nell'intero continente.

Valore aggiunto dell'Unione previsto (ex post)

Il CEF ha apportato un valore aggiunto europeo in virtù dello sviluppo della connettività nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, con particolare attenzione ai beni pubblici con dimensione europea e ai progetti che non sarebbero stati realizzati senza il sostegno dell'UE. Più specificamente, il valore aggiunto europeo del CEF risiede nella capacità di quest'ultimo di:

- ~indirizzare finanziamenti pubblici e privati verso gli obiettivi strategici dell'UE;
- ~consentire investimenti chiave i cui costi sono sostenuti a livello locale/nazionale mentre i vantaggi sono fruibili su scala europea;

~accelerare il passaggio verso una società digitale e a basse emissioni.

Il sostegno dell'UE erogato mediante il nuovo programma CEF è incentrato su azioni che apportano il massimo valore aggiunto a livello di Unione. Più specificamente:

nel settore dei trasporti riguarda tratte transfrontaliere e strozzature della rete centrale, l'introduzione su vasta scala di sistemi di gestione del traffico e nuove priorità importanti quali carburanti alternativi, digitalizzazione, sicurezza e mobilità militare;

nel settore dell'energia riguarda progetti infrastrutturali di rilevanza transfrontaliera in materia di trasmissione e stoccaggio dell'energia elettrica, gas, trasporto di CO₂ e reti intelligenti a livello di interfaccia tra le reti di trasmissione e distribuzione, oltre all'aumento dell'intelligenza delle reti di trasmissione. Riguarda altresì la diffusione e la pianificazione mirate dell'energia rinnovabile a livello transfrontaliero quando sono coinvolti almeno due Stati membri;

nel settore delle tecnologie digitali riguarda la realizzazione di progetti in materia di connettività digitale per cui si prevede un impatto elevato sul mercato unico digitale mediante, tra l'altro, il loro allineamento agli obiettivi della comunicazione sulla strategia per una società dei Gigabit, nonché per i forti effetti transfrontalieri, le sinergie tra i settori e la capacità di consentire servizi digitali. Inoltre, i progetti sono prioritizzati in considerazione dei vantaggi che comporta la loro realizzazione a livello UE osservando che, da una parte, alcuni progetti non potrebbero essere realizzati affatto se venissero lasciati agli Stati membri, mentre per altri una serie di interventi parcellizzati e non coordinati non determinerebbe gli stessi effetti sul mercato unico digitale.

1.4.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

I risultati della valutazione intermedia del CEF nel periodo 2014-2020 e la consultazione pubblica aperta sul futuro programma CEF dimostrano l'opportunità di proseguire il programma dopo il 2020.

Le conclusioni principali della valutazione intermedia del CEF, adottate dalla Commissione il 13 febbraio 2018, sono le seguenti:

Nel complesso, dopo i primi tre anni e mezzo di attuazione del CEF, 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 si è rivelato privo di indicatori solidi o ben definiti. Tenendo conto di queste riserve, dalla valutazione sono emersi i seguenti risultati per i settori interessati dal CEF:

Il CEF è uno strumento efficace e mirato di investimento nelle infrastrutture transeuropee nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale. Il CEF contribuisce alle priorità della Commissione in materia di occupazione, crescita e investimenti, mercato interno, Unione dell'energia e clima e mercato unico digitale.

Il CEF apporta un elevato valore aggiunto europeo per tutti gli Stati membri, sostenendo progetti di connettività con una dimensione transfrontaliera.

I progetti nel settore dell'energia contribuiscono alla sicurezza dell'approvvigionamento e sono cruciali per una decarbonizzazione dell'economia efficiente sotto il profilo dei costi. Il CEF è inoltre fondamentale per la diffusione di nuovi sistemi di portata europea negli ambiti della sicurezza e della gestione del

traffico, delle linee elettriche ad alte prestazioni, delle reti intelligenti e della diffusione di servizi digitali interconnessi e a banda larga.

Nel settore delle telecomunicazioni, la doppia attenzione del CEF 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. Tuttavia, a causa delle risorse limitate, il programma CEF per le telecomunicazioni ha potuto sostenere solo i primi passi verso un'infrastruttura digitale transfrontaliera completa in settori di pubblico interesse.

Il completamento delle reti TEN definito nelle priorità strategiche dell'UE richiederà ancora investimenti enormi, parte dei quali dipenderanno dalla continuità del sostegno dell'UE. Potrebbero essere sbloccati ulteriori investimenti pubblici e privati qualora fossero messe a disposizione sovvenzioni aggiuntive del bilancio dell'UE per far fronte alle carenze del mercato.

Per quanto riguarda l'attuazione del programma, con la valutazione è stato riscontrato quanto segue:

La gestione diretta delle sovvenzioni del CEF si è rivelata molto efficace. Si basa su una valida riserva di progetti, su un processo concorrenziale di selezione, su un'attenzione agli obiettivi strategici dell'UE, su un'attuazione coordinata e sul pieno coinvolgimento degli Stati membri. L'agenzia esecutiva INEA ha ottenuto ottimi risultati nella gestione finanziaria del CEF.

Per la prima volta una quota del bilancio destinato alla coesione per i trasporti è stata eseguita in gestione diretta nel quadro del CEF. Il 100% della dotazione è stato assegnato durante la prima fase del programma, quasi esclusivamente in relazione alle modalità di trasporto sostenibili.

Il CEF ha continuato a utilizzare e a sviluppare strumenti finanziari innovativi. Tuttavia, la loro diffusione è stata limitata a causa delle nuove possibilità offerte dal FEIS. È previsto un maggiore ricorso agli strumenti finanziari del CEF durante la seconda metà del programma, quando sarà assicurata la complementarità con il FEIS.

Nel 2017, nel settore dei trasporti è stata portata a termine una prima e molto positiva esperienza di combinazione tra sovvenzioni e strumenti finanziari, che ha consentito di utilizzare le sovvenzioni per massimizzare l'effetto leva dei finanziamenti pubblici o privati.

Il CEF ha anche sperimentato sinergie intersettoriali, ma è stato frenato dai vincoli imposti dall'attuale quadro giuridico/di bilancio. Gli orientamenti settoriali e lo strumento CEF dovrebbero essere resi più flessibili, per agevolare le sinergie e per rispondere al meglio alle nuove priorità e ai nuovi sviluppi tecnologici.

Nel periodo 2021-2027 il CEF sarà ulteriormente allineato alle priorità politiche attuali della Commissione, in particolare alla digitalizzazione e alla decarbonizzazione. Ciò contribuirà a rafforzarne l'attuazione, dal momento che potranno emergere altri settori sinergici.

La Commissione propone di portare avanti l'attuazione di questo meccanismo dopo il 2020 con la gestione diretta, come nel periodo 2014-2020. Contestualmente, saranno introdotti alcuni miglioramenti. Oltre alla necessità di indicatori ben definiti e di quanto evidenziato dalle raccomandazioni derivanti dalla valutazione intermedia,

occorrerà integrare gli adeguamenti in materia di semplificazione e di efficienza, conformemente agli orientamenti della Commissione sulla semplificazione.

Fra gli altri aspetti migliorabili, la riduzione delle prescrizioni amministrative per le sovvenzioni di lieve entità, forme innovative di sostegno, l'assistenza tecnica per la preparazione dei progetti e la verifica climatica e della sostenibilità di determinati tipi di progetti e sinergie. Sarà affrontato anche il problema dell'attuale carenza di flessibilità per quanto riguarda le priorità e l'ambito di intervento, ad esempio per fare fronte a nuove priorità strategiche o rispondere a determinate evoluzioni tecnologiche.

1.4.4. *Compatibilità ed eventuale sinergia con altri strumenti pertinenti*

Fondo di coesione (FC)/ FESR	• Migliore ripartizione dell'ambito di applicazione tra i fondi FC/FESR e il CEF per quanto concerne i trasporti⁴⁴: CEF incentrato sulle infrastrutture della TEN-T di rilevanza transfrontaliera (anche attraverso l'esecuzione di una dotazione del Fondo di coesione per i trasporti), fondi SIE calibrati sulle esigenze della mobilità urbana, locale e regionale. • Migliore coordinamento e maggiore semplificazione degli interventi e degli obiettivi attraverso le condizioni ex ante applicabili agli investimenti nel settore dei trasporti in regime di gestione concorrente (per garantire piena compatibilità con la TEN-T). • Per il settore dell'energia, ripartizione chiara, con il CEF incentrato sulla TEN-E (incluse le reti intelligenti di trasmissione e l'interfaccia di trasmissione/distribuzione) e i fondi FC/FESR utilizzati per la trasmissione e nazionale/regionale, la distribuzione e lo stoccaggio e le reti intelligenti a livello di distribuzione. La crescente importanza degli investimenti a livello locale e regionale in sistemi energetici decentrati conferma e accresce la rilevanza dei finanziamenti a titolo dei fondi FC/FESR per il settore dell'energia. • I fondi FC/FESR e il CEF sono strutturati in modo da fornire un sostegno coerente e complementare agli obiettivi strategici di connettività dell'UE nel settore digitale. FC/FESR e CEF dovrebbero contribuire, ciascuno per la sua parte, al raggiungimento di un obiettivo comune: il CEF dovrebbe essere utilizzato per gli ambiti con carenze di mercato affrontabili con sovvenzioni di bassa entità, mentre i fondi FC/FESR dovrebbero essere destinati ad interventi relativi a settori che presentano carenze di mercato più gravi e che necessitano quindi di sovvenzioni di importo maggiore. • Migliore allineamento delle norme in materia di applicazione, attuazione e sorveglianza.
InvestEU	• Nell'ambito del CEF non sono previsti strumenti finanziari. • Concentrare le sovvenzioni sui progetti che non possono essere sostenuti tramite strumenti finanziari, oppure • utilizzare le sovvenzioni per il finanziamento misto con InvestEU (o altre forme di finanziamento privato), qualora ciò sia necessario

⁴⁴

Subordinata alle decisioni definitive in merito all'ambito di applicazione e al bilancio di ciascun programma.

	ai fini della finanziabilità.
Programma Europa digitale	• Secondo la sua definizione attuale, il programma Europa digitale comprenderà in futuro attività riguardanti la parte dell'attuale CEF relativa alle infrastrutture per i servizi digitali. • I servizi sviluppati nell'ambito del programma Europa digitale funzioneranno con l'infrastruttura per la connettività fornita dal CEF 2021-2027. • La sicurezza informatica sviluppata nell'ambito del programma Europa digitale servirà anche a proteggere le infrastrutture cruciali finanziate dal CEF 2021-2027.
Orizzonte Europa	• Come per il periodo attuale, lo sviluppo di soluzioni innovative sarà finanziato dal programma di ricerca dell'UE Orizzonte Europa, mentre il nuovo CEF finanzia l'attuazione delle soluzioni innovative correlate al suo ambito di applicazione (per esempio i carburanti alternativi o i sistemi digitali di gestione del traffico). Non vi sono rischi di sovrapposizione, dati i diversi livelli di maturità di mercato fra Orizzonte Europa e il CEF.

1.5. Durata e incidenza finanziaria

☒ Durata limitata

- ☒ In vigore a decorrere dal 01/01/2021 fino al 31/12/2027.
- ☒ Incidenza finanziaria dal 2021 al 2027 per gli stanziamenti di impegno e dal 2021 al 2033 per gli stanziamenti di pagamento.

☐ Durata illimitata

- Attuazione con un periodo di avviamento dal AAAA al AAAA

e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.6. Modalità di gestione previste⁴⁵

☒ Gestione diretta a opera della Commissione

- ☒ a opera dei suoi servizi, compreso il personale delle delegazioni dell'Unione;
- ☒ a opera delle agenzie esecutive.

☐ Gestione concorrente con gli Stati membri

☒ Gestione indiretta con compiti di esecuzione del bilancio affidati:

- ☐ a paesi terzi o organismi da questi designati;
- ☐ a organizzazioni internazionali e rispettive agenzie (specificare);
- ☐ alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;
- ☐ agli organismi di cui agli articoli 70 e 71 del regolamento finanziario;
- ☒ a organismi di diritto pubblico;
- ☐ a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui presentano sufficienti garanzie finanziarie;
- ☐ a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che presentano sufficienti garanzie finanziarie;
- ☐ alle persone incaricate di attuare azioni specifiche nel settore della PESC a norma del titolo V del TUE, che devono essere indicate nel pertinente atto di base.
- *Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".*

Osservazioni

Il programma è attuato in regime di gestione diretta conformemente al regolamento finanziario. Può essere presa in considerazione la possibilità della gestione indiretta per l'infrastruttura per la connettività digitale, in particolare per i volani socioeconomici. Ai fini della presente scheda finanziaria legislativa è presa in considerazione l'attuazione in regime di gestione diretta ai fini di ottenere le proiezioni più prudenti.

⁴⁵

Le spiegazioni sulle modalità di gestione e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BudgWeb:

<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

Se dai risultati di una futura analisi dei costi/benefici risultasse opportuno, analogamente al periodo 2014-2020 la maggior parte del bilancio potrebbe essere eseguita mediante una delega a un'agenzia esecutiva⁴⁶. In tale caso, i servizi della Commissione gestirebbero direttamente solo le azioni di sostegno al programma.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di sorveglianza e relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

Rispetto al CEF 2014-2020 sarà attuato un quadro di riferimento dei risultati più semplice ma più solido per monitorare il raggiungimento degli obiettivi del programma e il contributo dello stesso agli obiettivi strategici dell'UE. Saranno sviluppati indicatori per controllare l'attuazione e i progressi del programma.

Il programma sarà sottoposto a una valutazione intermedia e ad una ex post al fine di valutarne l'efficienza, l'efficacia, la pertinenza, la coerenza e il valore aggiunto.

Per quanto riguarda le azioni, il sistema di rendicontazione garantirà una raccolta efficiente, efficace e tempestiva dei dati per la sorveglianza dell'attuazione e dei risultati del programma. A tale scopo, ai destinatari dei fondi dell'Unione e (se del caso) agli Stati membri saranno imposti obblighi di relazione proporzionati.

Saranno pubblicate regolarmente relazioni operative sulla gestione e sull'esecuzione finanziaria del progetto per contribuire alla sorveglianza degli obiettivi del programma.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Giustificazione della o delle modalità di gestione, del o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti

Il programma sarà attuato in regime di gestione diretta. A seconda dell'esito dell'analisi dei costi/benefici e delle decisioni da prendere di conseguenza, potrebbe essere delegato a un'agenzia esecutiva. In tale caso, alcune azioni di sostegno al programma potrebbero essere gestite direttamente dalla Commissione.

L'INEA, un'agenzia esecutiva istituita, dispone della struttura e delle procedure necessarie per garantire la prosecuzione della gestione del CEF, essendo stata realizzata per gestire i progetti della TEN-T nell'ambito delle prospettive finanziarie 2000-2006 e 2007-2013 e del CEF 2014-2020.

Come evidenziato con la valutazione intermedia del CEF 2014-2020, la gestione diretta delle sovvenzioni del CEF nell'ambito del mandato attuale dell'INEA si è rivelata efficace, con una valida riserva di progetti e un processo competitivo di selezione, un'attenzione agli obiettivi strategici dell'UE, l'attuazione coordinata e il pieno coinvolgimento degli Stati membri. L'INEA ha ottenuto buoni risultati sia nella gestione di bilancio che in quella finanziaria del CEF.

⁴⁶

Il programma potrebbe essere (in parte) delegato a un'agenzia esecutiva, a seconda dell'esito dell'analisi dei costi/benefici e delle decisioni da adottare di conseguenza; gli stanziamenti amministrativi connessi all'attuazione del programma a livello di Commissione e di agenzia esecutiva saranno adeguati di conseguenza.

Può essere presa in considerazione la possibilità della gestione indiretta per l'infrastruttura per la connettività digitale, in particolare per i volani socioeconomici.

Il programma verrà attuato principalmente per mezzo di sovvenzioni. La strategia di controllo sarà elaborata di conseguenza e sarà incentrata su tre aspetti chiave dell'esecuzione delle sovvenzioni, in conformità al regolamento finanziario:

l'organizzazione di inviti a presentare proposte e la selezione di proposte adeguate agli obiettivi del programma;

i controlli operativi, di sorveglianza ed ex ante riguardanti l'attuazione dei progetti, gli appalti pubblici, i prefinanziamenti, i pagamenti intermedi e a saldo e la gestione di garanzie;

i controlli ex post di progetti e pagamenti.

Questa strategia di controllo dovrebbe permettere di conseguire risultati in termini di prestazioni conformi ai parametri osservati per il primo ciclo del programma:⁴⁷

~esecuzione al 100% degli stanziamenti di impegno e di pagamento;

~100% dei beneficiari informati tempestivamente;

~oltre il 95% delle sovvenzioni firmate entro i tempi stabiliti;

~100% dei pagamenti effettuati entro i tempi stabiliti;

~tasso di errore residuo (TER) inferiore alla soglia di rilevanza del 2%.

2.2.2. *Informazioni concernenti i rischi individuati e il o i sistemi di controllo interno per ridurli*

In linea di massima, i rischi individuati rimangono identici a quelli individuati per il programma precedente:

lo sviluppo delle priorità principali (corridoi, progetti di interesse comune) è più lento del previsto a causa dell'accettazione insufficiente da parte del mercato o della qualità dei progetti presentati;

ritardi nell'attuazione dei progetti;

possibili errori o cattiva gestione dei fondi dell'UE;

mutevoli condizioni di mercato, in particolare in caso di riduzione della domanda di infrastrutture, come è avvenuto in occasione dell'ultima crisi finanziaria.

A questo riguardo, si prevede che la nuova iniziativa per la mobilità militare sarà soggetta agli stessi rischi di altri progetti nel settore dei trasporti.

Nel settore digitale, il CEF finanzia nuovi tipi di progetti in materia di infrastrutture digitali (per es. corridoi 5G, cavi sottomarini) che in precedenza non erano contemplati dal programma CEF e che coinvolgono nuovi tipi di portatori di interessi (per esempio volani socioeconomici quali scuole, ospedali ecc.). Per questo motivo, il CEF per il settore digitale prevederà azioni di sostegno per contribuire all'impegno intenso dei portatori di interessi e ad attività di supporto per lo sviluppo dei progetti (tra cui, per esempio, l'assistenza tecnica). Inoltre, le azioni per la realizzazione dei corridoi 5G coinvolgono nuove tecnologie che dipendono dagli sviluppi del mercato rispetto agli standard di settore e dalla disponibilità di nuove

⁴⁷

In base alle informazioni pubblicate nella relazione annuale di attività 2017 dell'INEA.

tecnologie per la diffusione dell'hardware e del software necessari. La situazione del mercato può pertanto incidere sui tempi di attuazione di azioni specifiche.

Questi rischi devono essere affrontati garantendo la dovuta attenzione alla competitività della riserva di progetti, concentrandosi sul loro contributo agli obiettivi strategici e assicurando un coinvolgimento sistematico di tutti gli attori, oltre a mantenere un'adeguata flessibilità di bilancio. L'insieme dei controlli ex ante ed ex post sarà adeguato al livello dei rischi percepiti.

A tale fine, questi controlli saranno supportati da una valutazione dei rischi annuale dal basso verso l'alto, da una valutazione sistematica del quadro di controllo, da un'adeguata segnalazione degli scostamenti (registro delle eccezioni e delle non conformità) e da azioni correttive eseguite in relazione a raccomandazioni formulate dal servizio interno di revisione contabile, dalla Corte dei conti europea o dall'autorità di discarico.

2.2.3. *Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (ratio "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)*

Presumendo che il nuovo programma CEF sia gestito dalla Commissione, il costo dei controlli sarebbe più elevato rispetto all'impostazione del CEF attuale e il suo importo potrebbe essere compreso fra l'1% e il 3% degli stanziamenti di pagamento.

Costo e benefici dei controlli

Il costo dei controlli per il CEF attuale è stato ripartito fra il costo di sorveglianza a livello di Commissione e il costo dei controlli operativi a livello di organismo esecutivo. Il costo dei controlli per gli strumenti finanziari correlati non rientrerà nel nuovo CEF ed è stato pertanto considerato a parte.

Il costo dei controlli a livello di Commissione, presso le tre DG coinvolte, è stimato⁴⁸ intorno allo 0,1% degli stanziamenti di pagamento operativi a livello di programma.

I controlli sono intesi a garantire una sorveglianza regolare ed efficace dell'Agenzia da parte delle sue DG di riferimento e ad assicurare il grado necessario di affidabilità a livello di Commissione.

A parità di perimetro, è previsto che un aumento del costo di supervisione a livello di Commissione dovrà riflettere l'ampliamento delle prescrizioni per quanto concerne la sorveglianza delle agenzie esecutive e l'impegno supplementare necessario a garantire l'attuazione delle nuove componenti del programma, come ad esempio la mobilità militare.

Storicamente, l'INEA ha dimostrato di essere un ambiente di controllo stabile, con i relativi costi pari allo 0,95% dei pagamenti operativi per il 2015 e il 2016 rispettivamente. Nella relazione annuale di attività 2017, l'INEA ha stimato i costi di controllo per il CEF (compresi quelli preesistenti) in 20 milioni di EUR, pari all'1,25% del totale dei pagamenti operativi (1 602,2 milioni di EUR).

Considerando che, come dimensioni e tipologia di progetti, il nuovo programma CEF rappresenta una prosecuzione del CEF attuale, si prevede che il costo dei controlli a livello di entità, in attesa della prossima valutazione dei costi e dei benefici, si

⁴⁸

La stima non include gli aspetti strategici e politici connessi al programma né la supervisione degli strumenti delegati del CEF.

manterrà complessivamente sugli stessi livelli anche se, logicamente, la formazione delle capacità necessarie per cominciare ad applicare le aggiunte al programma può tradursi in un aumento del costo dei controlli.

I vantaggi dei controlli sono i seguenti:

- le proposte più deboli o inadeguate non vengono selezionate;
- la pianificazione e l'impiego dei fondi dell'Unione vengono ottimizzati, così che ne sia preservato il valore aggiunto europeo;
- viene assicurata la qualità delle convenzioni di sovvenzione, evitando errori nell'identificazione dei soggetti giuridici, viene assicurato il calcolo corretto dei contributi dell'UE e si ottengono le garanzie necessarie per un buon funzionamento delle sovvenzioni;
- vengono rilevati i costi non ammissibili al momento del pagamento;
- vengono rilevati gli errori che pregiudicano la legittimità e la regolarità delle operazioni al momento dell'audit.

Sarà presa in considerazione l'opportunità di introdurre opzioni semplificate in materia di costi, subordinatamente a una valutazione positiva dei costi e dei benefici per quanto riguarda il loro effetto sul tasso di errore, sui costi dei controlli e sulla loro efficacia ed efficienza.

Livello di errore stimato

Per il programma CEF, il 2017 è stato il primo anno della campagna di audit. Al momento è disponibile solo una parte dei risultati degli audit relativi ai settori del CEF riguardanti i trasporti e l'energia. Il tasso di errore residuo stimato per tutti i settori del CEF si aggira tra l'1% e il 2%. Tale stima rimane valida anche per il CEF 2.

2.3. **Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità**

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste, ad esempio strategia antifrode.

Le direzioni generali della Commissione responsabili delle azioni finanziate nell'ambito del presente regolamento si impegnano a tutelare gli interessi finanziari dell'Unione, in linea con la strategia antifrode della Commissione [COM (2011) 376 del 24 giugno 2011] e la sua prossima revisione. I provvedimenti antifrode riguardano in particolare l'applicazione di misure preventive contro la frode, la corruzione e ogni altra attività illecita, l'esecuzione di controlli efficaci, il recupero di importi indebitamente versati e, qualora siano rilevate irregolarità, sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive, in conformità con il regolamento (CE, Euratom) n. 2988/95 del Consiglio, il regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Le DG CNECT, MOVE ed ENER, nonché l'agenzia esecutiva INEA, hanno aggiornato (MOVE: novembre 2017, ENER: dicembre 2017) o aggiungeranno (DG CNECT, INEA) entro la fine del 2019 le loro strategie antifrode e i relativi piani d'azione a livello di DG che contemplano l'intero ciclo di spesa, tenendo conto della proporzionalità e del rapporto costi-benefici delle misure da attuare; ciò consentirà una valutazione dei rischi del programma.

I servizi della Commissione verificheranno che per individuare le aree ad alto rischio sia utilizzato il loro approccio in materia di gestione del rischio di frode, tenendo

conto di un'analisi settoriale specifica del rapporto costi-benefici e dell'attività di prevenzione delle frodi e di analisi dei rischi svolta dall'OLAF.

Il controllo amministrativo degli appalti, delle sovvenzioni e dei pagamenti correlati rientra nel mandato dell'INEA. La strategia antifrode viene aggiornata ogni due anni. L'ultimo aggiornamento ha avuto luogo alla fine del 2016. L'Agenzia elabora le proprie misure antifrode, fra cui una strategia di audit ex post per valutare la legittimità e la regolarità delle operazioni e recuperare gli importi versati indebitamente. Ogni anno l'INEA viene sottoposta all'audit della Corte dei conti europea sulla veridicità e la correttezza dei conti nonché sulla legittimità e la regolarità delle operazioni (entrate e uscite) e alle procedure di discarico del Parlamento europeo e del Consiglio dell'UE.

I contratti di sovvenzione e gli appalti pubblici conclusi dalle DG incaricate dell'esecuzione o dall'INEA si baseranno su modelli standard in cui saranno indicate misure antifrode di applicabilità generale, tra cui il potere di effettuazione di audit, le verifiche sul posto e le ispezioni di cui sopra. La Commissione, i suoi rappresentanti e la Corte dei conti avranno potere di controllo, documentale e in loco, su tutti i beneficiari delle sovvenzioni, i contraenti e i subcontraenti che hanno ricevuto fondi dall'Unione.

L'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) è autorizzato a effettuare controlli e verifiche sul posto presso gli operatori economici che siano direttamente o indirettamente interessati da tali finanziamenti, secondo le procedure stabilite dal regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96, per accertare eventuali frodi, casi di corruzione o altre attività illecite lesive degli interessi finanziari dell'Unione europea in relazione a convenzioni o decisioni di sovvenzione o a contratti relativi ai finanziamenti stessi. La Procura europea (EPPO) può indagare e perseguire le frodi e altre attività illecite lesive degli interessi finanziari dell'Unione secondo quanto disposto dalla direttiva (UE) 2017/1371 del Parlamento europeo e del Consiglio.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica del quadro finanziario pluriennale e nuova o nuove linee di bilancio di spesa proposte

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
			di paesi EFTA ⁵⁰	di paesi candidati ⁵¹	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo [21, paragrafo 2, lettera b)], del regolamento finanziario
	1 – Mercato unico, innovazione e agenda digitale 2 – Coesione e valori 5 – Sicurezza e difesa	Diss./Non diss. ⁴⁹				
	02 03 01 Meccanismo per collegare l'Europa (CEF) – Obiettivo specifico per il settore dei trasporti 05 03 Contributo del Fondo di coesione al CEF – Obiettivo specifico per il settore dei trasporti 13 03 Obiettivo specifico della mobilità militare nell'ambito del CEF per il settore dei trasporti	Diss. Diss. Diss. Diss.	SÌ	NO	SÌ	NO

⁴⁹ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

⁵⁰ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

⁵¹ Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

	02 03 02 CEF – Obiettivo specifico per il settore dell'energia 02 03 03 CEF – Obiettivo specifico per il settore digitale Supporto amministrativo del CEF	Diss. Non diss.				
--	---	--------------------	--	--	--	--

3.2. Incidenza prevista sulle spese

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	1, 2 e 5	1 – Mercato unico, innovazione e agenda digitale 2 – Coesione e valori 5 – Sicurezza e difesa
---	-----------------	---

			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Dopo il 2027	TOTALE
02 03 01 Meccanismo per collegare l'Europa – Trasporti	Impegni	1)	1 717,800	1 752,656	1 787,509	1 823,359	1 861,206	1 898,051	1 935,892		12 776,473
	Pagamenti	2)	212,678	787,447	1 000,889	1 157,909	1 301,191	1 439,954	1 510,550	5 365,855	12 776,473
05 03 Contributo del Fondo di coesione al meccanismo per collegare l'Europa – Trasporti	Impegni	1)	1 435,757	1 487,467	1 543,787	1 601,874	1 661,779	1 723,866	1 788,588		11 243,118
	Pagamenti	2)	77,593	498,789	522,922	542,758	563,230	584,362	606,284	7 847,181	11 243,118
13 03 Meccanismo per collegare l'Europa – Trasporti - Mobilità militare	Impegni	1)	871,300	889,266	908,231	926,196	945,160	964,123	983,086		6 487,362
	Pagamenti	2)	109,577	400,629	509,443	588,928	661,407	731,950	767,571	2 717,857	6 487,362
02 03 02 Meccanismo per collegare l'Europa – Energia	Impegni	1)	1 158,000	1 180,900	1 204,798	1 229,694	1 254,588	1 279,480	1 307,200		8 614,659
	Pagamenti	2)	107,636	418,723	498,757	572,186	604,053	623,041	641,070	5 149,194	8 614,659
02 03 03 Meccanismo per collegare l'Europa – Digitale	Impegni	1)	394,800	402,636	411,469	419,298	428,124	435,947	446,765		2 939,039
	Pagamenti	2)	22,827	142,297	200,809	234,226	250,232	257,186	262,325	1 569,136	2 939,039
Supporto amministrativo del CEF ⁵²	Impegni = pagamenti	3)	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307		206,673

⁵²

Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta

TOTALE degli stanziamenti per la dotazione del programma	Impegni	=1+3	5 605,457	5 741,281	5 884,717	6 029,923	6 180,949	6 332,159	6 491,007		42 265,493
	Pagamenti	=2+3	558,111	2 276,241	2 761,743	3 125,509	3 410,205	3 667,185	3 817,276	22 649,223	42 265,493

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	7	"Spese amministrative"
---	----------	------------------------

Sezione da compilare utilizzando i dati di bilancio di natura amministrativa da introdurre che saranno introdotti nell'allegato della scheda finanziaria legislativa, caricato su DECIDE a fini di consultazione interservizi.

Mio EUR (al terzo decimale)

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Dopo il 2027	TOTALE
Risorse umane		22,283	22,252	21,714	20,073	19,228	18,137	17,190		140,877
Altre spese amministrative		8,805	9,947	10,192	10,479	9,852	9,840	10,695		69,811
TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	31,089	32,199	31,906	30,552	29,080	27,977	27,886		210,688

Mio EUR (al terzo decimale)

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Dopo il 2027	TOTALE
TOTALE degli stanziamenti per tutte le RUBRICHE del quadro finanziario pluriennale	Impegni	5 636,546	5 773,480	5 916,623	6 060,475	6 210,029	6 360,136	6 518,893		42 476,181
	Pagamenti	589,200	2 308,440	2 793,649	3 156,061	3 439,285	3 695,162	3 845,162	22 649,223	42 476,181

3.2.2. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa

- ☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti di natura amministrativa.
- ☒ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti di natura amministrativa, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

Anni	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE
------	------	------	------	------	------	------	------	--------

per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane	22,283	22,252	21,714	20,073	19,228	18,137	17,190	140,877
Altre spese amministrative	8,805	9,947	10,192	10,479	9,852	9,840	10,695	69,811
Totale parziale della RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	31,089	32,199	31,906	30,552	29,080	27,977	27,886	210,688

Esclusa la RUBRICA 7 ⁵³ del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane								
Altre spese di natura amministrativa	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307	206,673
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307	206,673

TOTALE	58,889	60,555	60,829	60,053	59,171	58,670	59,193	417,361
---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese di natura amministrativa è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

⁵³

Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta. Include gli importi necessari per la gestione degli impegni da liquidare (preesistenti) dei programmi 2014-2020 attualmente gestiti da un'agenzia esecutiva.

3.2.2.1. Fabbisogno previsto di risorse umane

- ☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- ☐ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno

Anni	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)								
In sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione	93	90	83	75	71	67	88	
Nelle delegazioni								
Ricerca								
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP) - AC, AL, END, INT e JPD ⁵⁴								
Rubrica 7								
Finanziato dalla RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	- in sede	122	128	133	126	122	116	85
	- nelle delegazioni							
Finanziato dalla dotazione del programma ⁵⁵	- in sede							
	- nelle delegazioni							
Ricerca								
Altro (specificare)								
TOTALE	215	218	216	201	193	183	173	

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	- Definizione delle politiche e della strategia - Sostegno ai consessi regionali e tematici per l'individuazione di progetti di interesse comune - Coordinamento e mantenimento dei contatti con tutti i portatori di interessi (Stati membri, paesi terzi, altre DG e altri consessi istituzionali, tematici, regionali ecc.). - Elaborazione del programma di lavoro annuale - Procedura di selezione - Gestione degli inviti annuali a presentare proposte e selezione dei progetti cui concedere il sostegno finanziario dell'UE - Gestione operativa e finanziaria dei progetti - Valutazioni
Personale esterno	- Sostegno ai consessi regionali e tematici per l'individuazione di progetti di interesse comune - Sostegno alla procedura di selezione - Sostegno alla gestione degli inviti annuali a presentare proposte e selezione dei progetti cui concedere il sostegno finanziario dell'UE - Sostegno alla gestione finanziaria e dei progetti - Sostegno all'organizzazione delle valutazioni

⁵⁴ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale; JPD = giovane professionista in delegazione.

⁵⁵ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

3.2.3. Partecipazione di terzi al finanziamento

La proposta/iniziativa:

- ☐ non prevede cofinanziamenti da terzi
- x prevede il cofinanziamento da terzi indicato di seguito:

Stanzamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

Anni	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTALE
Specificare l'organismo di cofinanziamento	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
TOTALE degli stanziamenti cofinanziati	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- x La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- ☐ La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - ☐ sulle risorse proprie
 - ☐ su altre entrate

indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche ☐

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Incidenza della proposta/iniziativa ⁵⁶						
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Articolo							

Per quanto riguarda le entrate con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

[...]

Altre osservazioni (ad es. formula/metodo per calcolare l'incidenza sulle entrate o altre informazioni).

[...]

⁵⁶

Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20% per spese di riscossione.