



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 10 gennaio 2014  
(OR. en)**

**5166/14**

**TRANS 7  
ECOFIN 17  
ENV 14  
RECH 11**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	7 gennaio 2014
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2013) 940 final
Oggetto:	COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE Costruzione della rete centrale di trasporto: corridoi della rete centrale e meccanismo per collegare l'Europa

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2013) 940 final.

---

All.: COM(2013) 940 final



Bruxelles, 7.1.2014  
COM(2013) 940 final

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE**

**Costruzione della rete centrale di trasporto: corridoi della rete centrale e meccanismo  
per collegare l'Europa**

{SWD(2013) 542 final}

## COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

### Costruzione della rete centrale di trasporto: corridoi della rete centrale e meccanismo per collegare l'Europa

#### 1. INTRODUZIONE

Con la revisione degli orientamenti TEN-T<sup>1</sup> la UE ha per la prima volta definito una rete centrale di infrastrutture di trasporti che comprende tutti i modi di trasporto e che è stata identificata mediante una metodologia obiettiva.<sup>2</sup> I nuovi orientamenti prevedono inoltre che la costruzione di tale rete sia completata entro il 2030. Essi hanno anche avviato il processo per stabilire le priorità di investimento e i potenziali progetti da finanziare.

Una politica ambiziosa in materia di TEN-T necessita di un bilancio ambizioso per accelerare la sua attuazione. I negoziati sul QFP 2014 - 2020 hanno portato alla definizione di un bilancio per le TEN-T nell'ambito del Meccanismo per collegare l'Europa (MCE)<sup>3</sup> di 26 250 miliardi di euro, dei quali 11 305 miliardi di EUR sono riservati agli Stati membri ammessi a beneficiare del Fondo di coesione (in appresso: "dotazione per la coesione")<sup>4</sup> - ossia un importo tre volte superiore rispetto al periodo 2007-2013.

In parallelo con l'atto delegato sulle priorità nel settore dei trasporti dell'MCE<sup>5</sup>, la presente comunicazione mira a:

- fornire informazioni circa il bilancio e gli strumenti potenzialmente disponibili nell'ambito del quadro futuro;
- orientare i potenziali richiedenti per quanto riguarda la gestione diretta dei fondi e fornire informazioni sulle aspettative della Commissione in relazione ai beneficiari potenziali;
- spiegare in che modo la Commissione intende sostenere la creazione e il funzionamento dei corridoi della rete centrale.

L'adozione dell'atto delegato costituisce una tappa necessaria prima che inizi l'attuazione del programma e siano messi a disposizione fondi per i progetti.

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Il documento di lavoro allegato dei servizi della Commissione illustra la metodologia per l'identificazione della rete centrale e della rete globale utilizzata dalla Commissione europea nella sua proposta, modificata dal Parlamento europeo e dal Consiglio nel corso della procedura legislativa.

<sup>3</sup> Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010, GU L 348 del 20.12.2013.

<sup>4</sup> Tale dotazione deve essere spesa unicamente nell'ambito di progetti degli Stati membri che abbiano un elevato valore aggiunto per l'UE e che abbiano lo scopo di rafforzare le connessioni tra l'est e l'ovest dell'Unione.

<sup>5</sup> C(2013)9690.

## **2. ATTUAZIONE DEI CORRIDOI DELLA RETE CENTRALE**

L'esperienza ha dimostrato che le questioni più complesse per la creazione di una rete transeuropea sono 1) le infrastrutture transfrontaliere, 2) l'interoperabilità tecnica e 3) l'integrazione dei diversi modi di trasporto. I nuovi orientamenti pertanto introducono i "corridoi della rete centrale" come strumento di attuazione inteso a sostenere la creazione della rete centrale da effettuarsi entro il 2030. I corridoi della rete centrale riuniranno i principali soggetti interessati, pubblici e privati, lungo le principali vie di trasporto al fine di pianificare e sviluppare le infrastrutture in funzione delle esigenze e delle risorse disponibili.

### **2.1. Che cosa sono i corridoi della rete centrale?**

Il concetto di corridoi della rete centrale è definito nel capo IV del nuovo regolamento TEN-T (UE) n. 1315/2013. L'MCE definisce l'allineamento geografico dei nove corridoi della rete centrale. La figura 1 presenta una mappa schematica indicativa dei corridoi della rete centrale, come previsto dall'articolo 44, paragrafo 2, del regolamento TEN-T.



**Figura 1:** Mappa schematica indicativa dei corridoi della rete centrale, come previsto dall'articolo 44, paragrafo 2, del regolamento TEN-T.

Ogni corridoio della rete centrale comprenderà tutti i modi di trasporto (per strada, ferrovia, vie navigabili interne e marittime, via aerea) e in particolare le piattaforme di collegamento tra i diversi modi di trasporto (porti marittimi, porti di navigazione interna, aeroporti, terminali ferroviari-stradali), facilitando in tal modo la diffusione di servizi di trasporto delle merci efficienti e sostenibili. I corridoi dovranno principalmente favorire l'integrazione modale, l'interoperabilità e lo sviluppo coordinato delle infrastrutture, in particolare nelle tratte transfrontaliere, attraverso i modi di trasporto e per le strozzature. I corridoi svilupperanno ulteriormente i sistemi di gestione del traffico e promuoveranno la diffusione di servizi sostenibili di trasporto merci, di innovazioni e di nuove tecnologie, ad esempio in termini di

fornitura di infrastrutture per i carburanti alternativi. Ove opportuno, i corridoi si avvarranno delle autostrade del mare (che rappresentano la dimensione marittima del corridoio della rete centrale) e dei corridoi ferroviari per il trasporto merci (che rappresentano la dimensione del trasporto ferroviario merci del corridoio della rete centrale).

## **2.2. Funzionamento dei corridoi della rete centrale**

### *2.2.1. Coordinatori europei*

A seguito dell'esperienza positiva registrata con i coordinatori europei per i progetti prioritari nell'attuale politica in materia di TEN-T<sup>6</sup>, i lavori dei corridoi della rete centrale saranno faranno capo a tali coordinatori. Il regolamento TEN-T definisce i requisiti, i compiti e la procedura di designazione dei coordinatori europei.<sup>7</sup> Per ogni corridoio vi sarà un unico coordinatore europeo. Saranno nominati coordinatori supplementari per le autostrade del mare e il sistema ERTMS (cfr. qui di seguito). I coordinatori europei agiranno a nome della Commissione e presiederanno il Forum dei corridoi con l'assistenza della stessa.

### *2.2.2. Forum dei corridoi e gruppi di lavoro*

Il coordinatore europeo, in stretta collaborazione con gli Stati membri interessati, creerà un Forum relativo al corridoio della rete centrale interessato. Il Forum del corridoio sarà un organo consultivo, presieduto dal coordinatore europeo, cui parteciperanno gli Stati membri e - previo accordo degli Stati membri interessati - altri membri selezionati in rappresentanza, ad esempio, delle regioni, dei gestori delle infrastrutture, dei rappresentanti dei corridoi ferroviari per il trasporto merci, delle commissioni fluviali (se pertinente), dei porti, degli aeroporti, dei terminali ferroviari-stradali, degli operatori, degli utenti e delle altre parti interessate.

I Forum dei corridoi hanno un'importanza fondamentale per i corridoi della rete centrale. Essi dovranno fungere da struttura comune di livello elevato per un determinato corridoio e svolgeranno un ruolo centrale nell'analisi degli obiettivi generali del corridoio della rete centrale e nell'elaborazione e nel monitoraggio dell'attuazione delle misure previste dal piano di lavoro.

I membri del Forum del corridoio si riuniranno più regolarmente nel primo anno per preparare il piano di lavoro e successivamente a un ritmo annuo meno sostenuto in linea con le esigenze individuate. Le riunioni del Forum del corridoio potrebbero essere ospitate a turno dai diversi Stati membri interessati.

Il coordinatore potrà decidere, insieme agli Stati membri interessati, di istituire gruppi di lavoro al fine di svolgere il lavoro tecnico per determinati progetti transfrontalieri, questioni di interoperabilità e una migliore integrazione modale.

### *2.2.3. Piano di lavoro*

Il regolamento TEN-T prevede che debba essere elaborato un piano di lavoro per ogni corridoio entro un anno dall'entrata in vigore del regolamento stesso.

Il piano di lavoro analizzerà la situazione attuale del corridoio, identificando le parti pertinenti dello stesso, le strozzature e i problemi di interoperabilità. Tale esame si baserà

---

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/index_en.htm)

<sup>7</sup> Articolo 45.

principalmente su studi e materiali esistenti e sulla loro analisi congiunta. Il piano individuerà quindi le azioni da intraprendere, i tempi di attuazione e le risorse finanziarie necessarie e disponibili. Le azioni comprenderanno piani di investimenti nelle infrastrutture nonché altre misure per eliminare ostacoli fisici, tecnici, operativi e amministrativi tra e nell'ambito dei modi di trasporto e per rafforzare trasporti e servizi multimodali efficienti, innovativi e sostenibili. In tale contesto il piano di lavoro potrebbe inoltre identificare possibili azioni per rafforzare il ruolo dei principali porti marittimi e interni come promotori di intermodalità.

È necessaria una stretta cooperazione tra i diversi organismi di gestione dei corridoi europei di trasporto (ad esempio i corridoi della rete centrale, i corridoi ferroviari merci, se del caso le commissioni fluviali) per garantire coerenza in modo da beneficiare delle sinergie ed evitare inutili duplicazioni di lavoro.

Il piano di lavoro deve essere approvato dagli Stati membri interessati, previa consultazione del Forum del corridoio. La Commissione potrà allora trasformare il piano di lavoro in una decisione di esecuzione, fornendo così un chiaro quadro giuridico per lo sviluppo del corridoio della rete centrale. Il piano di lavoro sarà rivisto parallelamente alla revisione intermedia dell'MCE prevista per il 2017, al fine di fare il punto, approfondire e aggiornare il piano di lavoro ove necessario.

#### 2.2.4. *Calendario*

Al fine di stabilire il piano di lavoro nei tempi previsti dal regolamento TEN-T, la Commissione prevede il seguente calendario indicativo per i corridoi della rete centrale:

Primo trimestre 2014	Nomina dei coordinatori europei
Aprile, giugno, ottobre, novembre 2014	Riunioni del Forum del corridoio per l'elaborazione del piano di lavoro
Da aprile 2014	Creazione e riunioni dei gruppi di lavoro
Dicembre 2014	Approvazione del piano di lavoro da parte degli Stati membri
Gennaio 2015	Possibile atto di esecuzione da parte della Commissione
Dal 2015	Riunioni periodiche del Forum del corridoio e dei gruppi di lavoro

#### 2.2.5. *Coordinatori orizzontali*

Il regolamento TEN-T prevede due coordinatori europei oltre ai coordinatori europei per i corridoi della rete centrale. I due coordinatori lavoreranno sull'attuazione coordinata delle autostrade del mare e del sistema ERTMS, poiché tali questioni riguardano l'intera rete centrale e trarranno benefici da un'impostazione orizzontale. Il regolamento non prevede l'istituzione di un Forum e di un piano di lavoro per tali coordinatori.

Tuttavia, il coordinatore per le autostrade del mare presenterà, due anni dopo la sua designazione, un piano di attuazione dettagliato per le autostrade del mare<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Articolo 21 del regolamento TEN-T.

Il coordinatore del sistema ERTMS lavorerà sulla base del piano europeo di implementazione dell'ERTMS<sup>9</sup> al fine di conseguire una piena realizzazione dell'ERTMS nei corridoi della rete centrale e nell'intera rete centrale.

### **2.3. Cooperazione dei corridoi della rete centrale con altre iniziative**

Nel corso della procedura legislativa per l'adozione del regolamento TEN-T e dell'MCE è stato prodotto uno sforzo considerevole per massimizzare la coerenza e le sinergie tra i corridoi della rete centrale e i corridoi ferroviari merci, istituiti a norma del regolamento (CE) n. 913/2010<sup>10</sup>. Il loro funzionamento e le loro strutture previsti non saranno modificati dal regolamento TEN-T e il loro ambito geografico corrisponderà ai corridoi della rete centrale, consentendo a entrambi i gruppi di usare gli stessi studi, avere gli stessi interlocutori e beneficiare del sostegno finanziario dell'UE. I rappresentanti dei corridoi ferroviari merci dovrebbero partecipare al Forum del corridoio.

L'istituzione dei corridoi e del piano di lavoro della rete centrale avrà lo scopo di permettere che gli indicatori di misura della sostenibilità dei trasporti, come quelli sviluppati dagli studi sui "Corridoi verdi"<sup>11</sup>, siano messi in pratica e contribuiscano all'iniziativa relativa ai porti<sup>12</sup> della Commissione. Tale iniziativa, il cui obiettivo consiste nell'ottimizzare le capacità portuali esistenti, attirare investimenti nei porti e sviluppare i necessari collegamenti con l'entroterra, conferirà un ruolo proattivo nei Forum dei corridoi alle parti interessate del settore portuale.

Il programma NAIADES II<sup>13</sup> si baserà sull'attuazione di un corridoio della rete centrale al fine di garantire vie navigabili interne di qualità con un buono stato di navigazione in tutta la rete centrale. Le azioni di NAIADES II, quali l'ulteriore sviluppo dei servizi d'informazione fluviale e le misure volte a rafforzare la sostenibilità del settore dovrebbero, se pertinenti, essere integrate nelle riunioni e nei piani di lavoro dei Forum dei corridoi, che richiederanno l'impegno attivo delle parti interessate del settore delle vie navigabili interne.

Il programma Marco Polo sarà portato avanti come parte integrante dell'MCE, in conformità alla definizione dei servizi di trasporto di merci sostenibili di cui all'articolo 32 del regolamento TEN-T.

## **3. ATTUAZIONE DELLE TEN-T CON L'MCE**

### **3.1. Le priorità di finanziamento dell'MCE per i programmi di lavoro**

Il bilancio dell'MCE è insufficiente rispetto agli investimenti ritenuti necessari per la rete centrale che ammontano a circa 250 miliardi di EUR. Pertanto, la Commissione deve fare

<sup>9</sup> Incluso nella decisione 2012/88/UE: Decisione della Commissione, del 25 gennaio 2012, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi "controllo-comando e segnalamento" del sistema ferroviario transeuropeo, GU L 51 del 23.2.2012, pagg. 1-65.

<sup>10</sup> 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, pagg. 22.-32.

<sup>11</sup> Si veda ad esempio: <http://www.supergreenproject.eu/>

<sup>12</sup> Cfr. COM (2013) 295: "Porti: un motore per la crescita" e COM (2013) 296 "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti".

<sup>13</sup> Cfr. COM (2013)623 "Verso la qualità del trasporto per vie navigabili NAIADES II"



tutto il possibile per utilizzare i fondi in modo efficiente e ottimizzare l'uso dei fondi UE in conformità alla politica dell'UE in materia di trasporti definita nel Libro bianco e le cui priorità sono stabilite a norma del regolamento MCE. In particolare, la parte IV dell'allegato I<sup>14</sup> del regolamento MCE stabilisce che l'80% dei fondi debba essere speso per eliminare le strozzature, accrescere l'interoperabilità ferroviaria, realizzare i collegamenti mancanti e, specificamente, migliorare le tratte transfrontaliere.

La proposta di atto delegato integra il regolamento elencando le priorità in materia di finanziamento che dovranno essere rispecchiate nei programmi di lavoro annuali e pluriannuali. Tuttavia, al fine di conferire una visibilità a lungo termine al Parlamento europeo, agli Stati membri e alle parti interessate, la Commissione ha deciso di chiarire l'assegnazione dei fondi MCE per ciascuna priorità durante il periodo 2014-2020. I fondi assegnati a ciascuna priorità tengono conto delle condizioni stabilite nel regolamento MCE, compresi i vari massimali e obiettivi. In conformità al regolamento MCE, la Commissione darà priorità ai progetti di elevato valore aggiunto per l'UE, in particolare, ai progetti di costruzione o ristrutturazione delle tratte transfrontaliere, ai progetti mirati all'eliminazione delle strozzature sulle principali direttrici del traffico europeo e ai progetti che danno priorità alla realizzazione di collegamenti attualmente mancanti nella rete.

Tenendo conto degli elementi sopra esposti, la Commissione ritiene di essere in grado di fissare limiti per ciascuna delle priorità elencate, consentendo nel contempo una certa flessibilità nella gestione dei fondi.

### *3.1.1. Progetti transfrontalieri, relativi all'eliminazione delle strozzature e multimodali nei corridoi della rete centrale*

Nell'ambito di questa priorità la Commissione intende concentrare i finanziamenti disponibili sui progetti che hanno il valore aggiunto più elevato per l'UE: progetti relativi ai principali collegamenti mancanti nelle zone transfrontaliere, all'eliminazione delle principali strozzature e ad altre tratte transfrontaliere che necessitano di miglioramenti. L'MCE dà priorità allo sviluppo di infrastrutture per i modi di trasporto più ecologici, come le ferrovie e le vie navigabili interne, pur concedendo un'esenzione agli Stati membri che non possiedono tali reti.

- (a) **I principali progetti di collegamenti transfrontalieri mancanti** includono Evora - Merida (PT/ES), Senna - Schelda (FR/BE/NL), i principali progetti del corridoio scandinavo-mediterraneo, tra i quali il Fehmarn Belt (DK/DE) e la galleria di base del Brennero (IT/AT), i principali progetti del corridoio mediterraneo come Lione - Torino (FR/IT), nonché la linea ferroviaria baltica<sup>15</sup> (FI/EE/LV/LT/PL). La Commissione stima che i primi cinque progetti menzionati potrebbero assorbire un totale fino a cinque miliardi di EUR tra il 2014 e il 2020, mentre il costo del progetto sulla linea ferroviaria baltica è stato stimato a 3,6 miliardi di EUR da un recente studio<sup>16</sup>.
- (b) Oltre che dai significativi collegamenti mancanti, i flussi del traffico transeuropeo sono ostacolati dalla presenza di **importanti strozzature** tra i principali centri economici, porti o aree urbane. Tra le maggiori strozzature si possono citare, a titolo

<sup>14</sup> Parte IV: percentuali indicative per obiettivi specifici nel settore dei trasporti.

<sup>15</sup> Il progetto sulla linea ferroviaria baltica sarà in grado di beneficiare dei tassi di cofinanziamento più elevati della dotazione per la coesione.

<sup>16</sup> Studio AECOM, maggio 2011, finanziato dal programma TEN-T.

di esempio, il collegamento ferroviario Stoccarda-Ulm in Germania, il corridoio Reno-Danubio, le chiuse del Danubio nelle Porte di ferro alla frontiera tra la Romania e la Serbia, il collegamento ferroviario ad alta velocità Halle/Lipsia-Norimberga, i ponti sull'Albert Kanaal o la linea ferroviaria ad alta velocità Perpignan-Montpellier che collega le reti ad alta velocità della penisola iberica alla Francia.

- (c) Inoltre, in una serie di **tratte transfrontaliere sono necessari interventi di miglioramento** per facilitare i flussi di traffico transfrontaliero in tutta Europa. Ad esempio, progetti quali la riqualificazione della sezione comune del Danubio tra la Bulgaria e la Romania e dei collegamenti ferroviari Katowice (PL) - Zilina (SK), Monaco di Baviera (DE) - Salisburgo (AT) o tra Arad (RO) - Sofia (BG) - Salonicco (EL) hanno bisogno di interventi di grande portata.
- (d) **I porti principali** costituiscono i punti di ingresso alla rete centrale e anche in questo caso è necessario rimuovere le strozzature, ad esempio migliorando i collegamenti con l'entroterra.
- (e) Inoltre, questa priorità riguarda i progetti che garantiscono un'**integrazione multimodale** o favoriscono l'**interoperabilità ferroviaria**, ad esempio progetti che migliorano le capacità multimodali dei porti marittimi e interni, progetti che adeguano lo scartamento allo scartamento nominale europeo e progetti che prestano particolare attenzione al miglioramento dell'accessibilità, nonché progetti nei nodi urbani.

La Commissione ritiene che i progetti inclusi nelle categorie da b) ad e) potrebbero assorbire in totale dall'MCE tra 3,5 e 4,5 miliardi di EUR.

Inoltre, la maggior parte degli 11,3 miliardi di EUR della dotazione per la coesione saranno destinati ai progetti transfrontalieri o relativi alle strozzature nei corridoi della rete centrale.

### 3.1.2. Altre priorità

La tabella seguente fornisce una panoramica indicativa delle altre priorità e una stima elaborata dalla Commissione sugli importi di un possibile sostegno finanziario. Tali importi non pregiudicano le decisioni che saranno adottate dalla Commissione nell'ambito dei programmi di lavoro o al momento dell'adozione delle decisioni di finanziamento dei progetti.

<b>Priorità di finanziamento</b>	<b>Importi indicativi (in EUR)</b>	<b>Spiegazioni</b>
<i>SESAR</i>	2,3-3 miliardi	La realizzazione del sistema SESAR richiede risorse di bilancio dell'Unione pari a circa 3 miliardi di euro. Il sistema SESAR costituisce una priorità orizzontale nell'ambito del regolamento MCE.

<i>ERTMS</i>	800-1 100 milioni	Il sistema ERTMS costituisce una priorità orizzontale nell'ambito del regolamento MCE.
<i>Autostrade del mare</i>	500-900 milioni	Le autostrade del mare, quali definite all'articolo 21 del regolamento TEN-T, costituiscono una priorità orizzontale nell'ambito del regolamento MCE.
<i>Progetti della rete globale</i>	600-1 000 milioni	Questi progetti sono soggetti ad un massimale del 5% della dotazione MCE per il trasporto. La somma di 11 305 miliardi di EUR trasferita dal Fondo di coesione è destinata unicamente alla rete centrale. In aggiunta al massimale del 5% possono essere utilizzati strumenti finanziari.
<i>Nuove tecnologie e innovazioni per tutti i modi di trasporto</i>	250-400 milioni	Le nuove tecnologie e innovazioni sono definite all'articolo 33 del regolamento TEN-T.
<i>Altri sistemi applicativi telematici (RIS, ITS, VTMS, e-Maritime)</i>	250-400 milioni	Le componenti di bordo sono soggette ad un massimale del 5%, comprese le componenti di bordo del sistema SESAR.
<i>Per azioni mirate a ridurre il rumore del trasporto merci</i>	200-260 milioni	Questi progetti sono soggetti ad un massimale dell'1% della dotazione MCE per il trasporto.
<i>Per i servizi di trasporto di merci</i>	150-200 milioni	I servizi di trasporto di merci sostenibili sono definiti all'articolo 32 del regolamento TEN-T.

<b>Priorità</b>	<b>Importi (in euro)</b>	<b>Spiegazioni</b>
<i>Progetti per collegare la rete transeuropea dei trasporti alle reti infrastrutturali dei paesi vicini</i>	50-100 milioni	I progetti ammissibili ai finanziamenti nell'ambito dell'MCE sono elencati all'articolo 8, paragrafo 1, lettere da a) ad e) del regolamento TEN-T.
<i>Strumenti finanziari</i>	1,3-2,4 miliardi	Le risorse stimate che verranno assorbite dal mercato sono stimate a 2 miliardi di EUR. Nella base giuridica è stabilito un massimale del 10%, con un possibile aumento fino al 20% della dotazione dell'MCE per il trasporto per quanto riguarda l'intero bilancio dell'MCE relativo ai trasporti, all'energia e alle telecomunicazioni.
<i>Azioni di sostegno al programma.</i>	260 milioni	Le azioni di sostegno al programma consistono in spese di assistenza tecnica ed amministrativa sostenute dalla Commissione per la gestione dell'MCE e l'attuazione della TEN-T. Esse sono soggette ad un massimale dell'1% della dotazione dell'MCE per i trasporti e saranno principalmente utilizzate per coprire i costi dell'agenzia esecutiva. Non vi saranno azioni di sostegno al programma specifiche per gli Stati membri beneficiari del Fondo di coesione.

### **3.2. Principi fondamentali della gestione diretta delle sovvenzioni e principali aspettative**

L'MCE sarà gestito direttamente dalla Commissione, assistita da un'agenzia esecutiva. I programmi di lavoro annuali e pluriennali che definiscono, per gli inviti a presentare proposte, il bilancio indicativo, il calendario, gli obiettivi ed i risultati previsti, le priorità, il tasso massimo possibile di cofinanziamento, l'ammissibilità e i criteri di selezione e aggiudicazione saranno adottati dalla Commissione dopo l'approvazione del comitato MCE nell'ambito della procedura d'esame.

La Commissione, assistita da un'agenzia esecutiva, sarà responsabile della valutazione e selezione dei progetti nonché della gestione dell'attuazione tecnica e finanziaria del programma: dialogo con i beneficiari, consulenza tecnica ed amministrativa, linee guida sulla comunicazione, follow-up sui risultati dei progetti.

Per quanto riguarda la valutazione, la Commissione intende utilizzare l'impostazione in due tappe del programma TEN-T per il periodo 2007-2013 con una prima valutazione esterna organizzata dall'agenzia esecutiva con esperti indipendenti dell'UE, seguita da una

valutazione interna a livello della Commissione. Il parere dei valutatori esterni è di natura consultiva per la Commissione e quest'ultima, pur dovendo giustificare debitamente le sue decisioni, può discostarsene.

La Commissione manterrà la prerogativa di finanziare parzialmente un progetto e di limitare il campo di applicazione della proposta di progetto se quest'ultima contiene elementi non conformi alle priorità di finanziamento stabilite dal regolamento MCE.

Con l'obiettivo di garantire un migliore uso dei fondi UE, la Commissione applicherà l'articolo 12, paragrafo 2, che prevede la riassegnazione delle risorse dopo la riduzione o la cessazione dell'aiuto finanziario all'azione nel caso i progetti non risultino conformi alle decisioni di finanziamento a seguito di una valutazione del loro stato di avanzamento, in particolare in caso di ritardi significativi nella realizzazione dell'azione. Pertanto, la Commissione invita i paesi beneficiari a proporre tappe realistiche per l'attuazione dei progetti tenendo conto degli eventuali imprevisti.

A norma dell'articolo 10, paragrafo 6, del regolamento MCE, e dell'articolo 7, paragrafo 2, lettera c), del regolamento TEN-T l'importo dell'assistenza finanziaria concessa a un progetto deve essere modulato sulla base di un'analisi costi-benefici di ciascun progetto, della disponibilità delle risorse di bilancio dell'Unione e della necessità di massimizzare l'effetto leva dei finanziamenti dell'Unione. Di conseguenza, tutte le proposte di progetti per "lavori"<sup>17</sup> devono essere accompagnate da un'analisi costi/benefici che proponga il tasso di cofinanziamento richiesto per il progetto, tenendo conto dei tassi massimi di finanziamento indicati nel regolamento MCE. Gli Stati membri sono invitati a utilizzare una metodologia riconosciuta e in particolare la metodologia della politica di coesione<sup>18</sup> per quanto riguarda i progetti finanziati dalla dotazione per la coesione dell'MCE. Le relative proposte di progetto possono anche essere valutate alla luce dei piani di lavoro dei corridoi della rete centrale, che costituiranno un ulteriore elemento per definire le priorità nella scelta dei progetti nell'ambito dell'MCE. Le proposte di progetti per i lavori devono anche dimostrare che l'azione è conforme alla normativa UE pertinente in materia di ambiente.

La Commissione intende garantire il coordinamento dell'MCE con altri programmi di finanziamento dell'UE al fine di assicurare la complementarità con, tra l'altro, le risorse disponibili nell'ambito dei Fondi strutturali e del Fondo europeo per gli investimenti, del Fondo investimenti per la politica di vicinato (NIF) o dello Strumento di assistenza preadesione (IPA).

Tuttavia, la procedura di gestione diretta non significa che la Commissione interferisca nell'attuazione dei progetti da parte degli Stati membri: le procedure di appalto, l'attuazione dei progetti sul campo e le procedure di valutazione dell'impatto ambientale, in particolare quelle richieste dalle direttive quadro VIA, Habitat e Acque, rimarranno sotto la responsabilità dei beneficiari e delle autorità nazionali.

---

<sup>17</sup> In conformità all'articolo 2 del regolamento MCE per "lavori" si intende l'acquisto, la fornitura e la diffusione di componenti, sistemi e servizi, compresi i software, la realizzazione delle attività di sviluppo, la costruzione e l'installazione relative ad un progetto, il collaudo degli impianti e la messa in servizio di un progetto.

<sup>18</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf). Per il periodo 2014-2020 sarà elaborata una nuova guida e sarà disponibile nel primo trimestre del 2014.

### **3.3. Specificità degli inviti a presentare proposte pluriennali e annuali nell'ambito della dotazione per la coesione**

Come regola generale, le norme e le priorità di finanziamento relative alla dotazione per la coesione saranno le stesse previste per la componente di 14,9 miliardi di EUR dell'MCE, con un'attenzione particolare ai progetti transfrontalieri e a quelli relativi alle strozzature sui corridoi della rete centrale. La Commissione intende utilizzare queste due componenti della dotazione MCE per gli stessi programmi di lavoro. Tuttavia, verranno garantiti tassi di cofinanziamento più elevati (ossia simili a quelli del Fondo di coesione) e le norme in materia di IVA e dell'acquisto di terreni rispecchieranno le norme della politica di coesione. Come regola generale, all'importo di 11,3 miliardi di EUR trasferito dal Fondo di coesione saranno applicabili le norme di gestione centralizzata, come indicato sopra.

È opportuno notare che, secondo la Commissione, la possibilità di beneficiare di elevati tassi di cofinanziamento nell'ambito del bilancio dell'MCE richiede una valutazione approfondita del progetto e dei suoi vantaggi dovuta al limitato contributo al progetto da parte dei suoi promotori. Tale valutazione implica, in particolare, la necessità di un'analisi accurata del campo di applicazione delle proposte del progetto al fine di garantire un uso efficace dei finanziamenti UE.

Durante i primi tre anni di attuazione dell'MCE, la selezione dei progetti ammissibili al finanziamento nell'ambito della dotazione per la coesione rispetterà le dotazioni nazionali previste per il Fondo di coesione, come stabilito all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento MCE. Ciò significa che durante i primi tre anni nessuno Stato membro ammissibile potrà beneficiare, per i progetti finanziati dagli 11,3 miliardi di EUR del bilancio trasferito dal Fondo di coesione, di un volume di cofinanziamento superiore alla corrispondente dotazione nazionale. Al fine di offrire il massimo di possibilità a tutti gli Stati membri ammissibili di elaborare progetti sufficientemente maturi di elevata qualità e valore aggiunto per l'UE, la Commissione intende pubblicare inviti nella primavera del 2014, 2015 e 2016.

Tuttavia qualora, dopo l'ultimo invito nel 2016, i fondi provenienti dalla dotazione per la coesione non siano stati impegnati, saranno organizzati ulteriori inviti a decorrere dalla primavera del 2017 per assorbire i fondi rimanenti, senza applicare il principio delle dotazioni nazionali. A decorrere dal 1° gennaio 2017, gli inviti possono inoltre assegnare fondi recuperati dai progetti il cui avanzamento non è conforme alle decisioni di finanziamento in vigore, in conformità all'articolo 12 dell'MCE relativo alla possibilità di annullare, ridurre, sospendere e sopprimere le sovvenzioni. Tali inviti continueranno ad essere riservati a progetti negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, applicando le norme specifiche di cui al primo comma del presente paragrafo.

Come indicato all'articolo 11 del regolamento MCE, sarà conferita un'attenzione particolare ad azioni di sostegno al programma intese a rafforzare la capacità amministrativa per gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione al fine di sviluppare un adeguato portafoglio di progetti. Tali azioni possono presentarsi in diverse forme come le sovvenzioni per studi preparatori sui progetti. Gli Stati membri potrebbero decidere inoltre di utilizzare l'aiuto dell'Assistenza congiunta a sostegno dei progetti nelle regioni europee (JASPERS). Infine, può essere fornita un'assistenza tecnica mirata ai potenziali beneficiari quali i gestori dell'infrastruttura ferroviaria, per aiutare queste organizzazioni alla preparazione delle proposte di progetto.

### **3.4. Strumenti finanziari**

Uno degli elementi chiave dell'MCE è l'obiettivo di aumentare l'uso di strumenti finanziari innovativi (fra cui prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti), al fine di creare un ambiente favorevole agli investimenti privati nelle infrastrutture. Tutto ciò ha lo scopo di offrire un'alternativa ai finanziamenti tradizionali e di sopperire alle carenze dei finanziamenti per gli investimenti strategici. La Commissione prosegue le consultazioni con diversi partner, compresi gli istituti finanziari e presenterà, al momento opportuno, un documento politico per illustrare il quadro, gli obiettivi e le condizioni per l'uso di strumenti finanziari nel settore dei trasporti, in linea con il regolamento MCE.

L'introduzione di strumenti finanziari nell'ambito dell'MCE sarà progressiva. Fino al 2015, il bilancio disponibile per tutti gli strumenti finanziari è fissato al 10% del totale della dotazione MCE e le risorse disponibili per lo strumento dei prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti nell'ambito dell'MCE sono limitate a 230 milioni di EUR per i tre settori dell'MCE. Dopo il 2015, se la valutazione finale della fase pilota dell'iniziativa "Prestiti obbligazionari" è positiva e se la diffusione sul mercato raggiunge l'8%, il bilancio disponibile per tutti gli strumenti finanziari può essere aumentato fino al 20%.