



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 21 maggio 2012 (04.06)
(OR. en)**

9761/12

**Fascicolo interistituzionale:
2011/0302 (COD)**

**FIN 332
CADREFIN 242
POLGEN 81
REGIO 56
ENER 161
TRANS 142
TELECOM 90
COMPET 258
MI 322
ECO 60
CODEC 1266**

RELAZIONE

del: Segretariato generale del Consiglio
al: Comitato dei Rappresentanti permanenti (parte prima)

n. prop. Comm.: 16176/11 CADREFIN 117 POLGEN 177 REGIO 111 ENER 345 TRANS 292
TELECOM 161 COMPET 472 MI 533 ECO 129 + REV 4
+ ADD 1 + ADD 2

Oggetto: Preparazione della sessione del Consiglio "Trasporti, Telecomunicazione e
Energia" del 7 e 8 giugno 2012
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il
meccanismo per collegare l'Europa (prima lettura)
- Orientamento generale parziale

I. Introduzione

1. Il 24 ottobre 2011 la Commissione ha trasmesso la proposta in oggetto al Parlamento europeo e al Consiglio. Il meccanismo per collegare l'Europa (in appresso "il CEF") fa parte del pacchetto proposto nel contesto del prossimo QFP.

2. Il CEF stabilisce le norme generali per la concessione dell'assistenza finanziaria dell'Unione nel settore delle reti transeuropee dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, e sostituisce le basi giuridiche esistenti. Per ciascun settore sono stati proposti anche orientamenti politici settoriali (orientamenti TEN-T, orientamenti TEN-E e orientamenti INFSO) che definiscono le priorità e le misure complementari di attuazione.

II. Lavori a livello di Consiglio

3. Per l'esame di questa proposta la presidenza danese ha stabilito una procedura specifica, affidando la responsabilità di questo fascicolo al Comitato del bilancio. È stato chiesto il contributo di altri Gruppi settoriali ("Trasporti intermodali e reti", "Energia" e "Telecomunicazioni e società dell'informazione"). Il Gruppo degli Amici della Presidenza è competente per gli importi.
4. Il Comitato del bilancio ha avviato l'esame della proposta nel febbraio 2012, sotto presidenza danese. I Gruppi settoriali summenzionati hanno fornito contributi su questioni settoriali specifiche, che sono stati integrati nella presente relazione. La valutazione d'impatto che correda il regolamento CEF è stata presentata dalla Commissione il 2 febbraio.
5. L'ultima discussione sul CEF in sede di Comitato del bilancio ha avuto luogo il 14 maggio 2012. Nell'allegato della presente relazione le modifiche rispetto al documento esaminato in tale riunione sono indicate in **grassetto** e con [...].

QUESTIONI CHE ESULANO DAL CAMPO DI APPLICAZIONE

6. Alcune disposizioni del CEF di carattere finanziario sono connesse ai negoziati in corso sul prossimo QFP e sul nuovo regolamento finanziario. La presidenza danese ha pertanto deciso di escluderle dal presente approccio generale parziale. Esse figurano tra parentesi quadre [] nel testo e sono elencate in appresso.

a) Questioni discusse a livello di Gruppo degli Amici della Presidenza

7. La prima questione riguarda gli importi previsti nel quadro della dotazione finanziaria del CEF (articolo 5, paragrafi 1 e 3). La percentuale dello 0,35% per il massimale delle azioni di sostegno al programma (articolo 5, paragrafo 2) è connessa all'importo globale di 50 miliardi di EUR.
8. La seconda questione riguarda i 10 miliardi di EUR trasferiti dal Fondo di coesione, su un importo totale di 31,7 miliardi destinati al settore dei trasporti, da utilizzare in conformità alle disposizioni del CEF esclusivamente per gli Stati membri ammissibili al Fondo di coesione (articolo 11, articolo 5, paragrafo 1, lettera a, articolo 5, paragrafo 3 e articolo 10, paragrafo 5). A seguito di discussioni in sede di Comitato del bilancio, per i finanziamenti trasferiti dal Fondo di coesione è riconosciuta l'ammissibilità dei costi sostenuti per l'acquisto di terreni (articolo 8, paragrafo 6).

b) Questioni connesse ai negoziati sul nuovo regolamento finanziario

9. È stata formulata una riserva generale sugli articoli connessi al regolamento finanziario. La questione principale riguarda gli strumenti finanziari (articoli da 14 a 16). Fino all'adozione del nuovo regolamento finanziario, tuttavia, si è deciso di includere disposizioni che rispecchiano al posizione del Consiglio. Ciò riguarda i tipi applicabili di strumenti finanziari (articolo 14), i principi e le condizioni applicabili agli strumenti finanziari (articolo 14 bis), la relazione annuale sugli strumenti finanziari (articolo 14 ter), la responsabilità dell'Unione (articolo 15, paragrafo 2b) e la procedura di uscita (articolo 15, paragrafo 5a). Inoltre, sarà necessario inserire un testo sui rimborsi (articolo 15, paragrafo 6) in attesa dell'esito dei negoziati. Infine, va ulteriormente esplorata la possibilità di stabilire nell'allegato del CEF i principali termini, condizioni e procedure per ciascuno strumento finanziario (articolo 14, paragrafo 1).
10. Gli altri articoli contemplati da questa riserva generale riguardano la scelta degli strumenti finanziari come indicatore (articolo 3, lettera a)), le forme di assistenza finanziaria (articolo 6, paragrafo 1 e articolo 7, paragrafo 1), gli organi preposti all'attuazione del meccanismo (articolo 6, paragrafo 2), l'ammissibilità dell'IVA (articolo 8, paragrafo 7), le disposizioni riguardanti l'annullamento, la riduzione, la sospensione o la soppressione della sovvenzione (articolo 12) e le rate annuali (articolo 18).

QUESTIONI IN SOSPESO

Questioni principali

a) **Atti delegati (articoli 7, 20, 25 e parti I, II e III dell'allegato)**

11. La Commissione ha proposto di modificare mediante atti delegati gli elenchi dei progetti e delle priorità individuati in via preliminare nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni allegati al regolamento CEF (parti I, II e III dell'allegato), in modo da rispondere meglio alle future esigenze del mercato.
12. Vari Stati membri hanno messo in discussione le parti I, II e III dell'allegato, in quanto gli orientamenti politici settoriali comprendono già elenchi dei progetti individuati in via preliminare per ciascun settore. Dopo discussioni con la Commissione, la possibilità di modificare l'allegato è stata limitata ai settori dei trasporti e delle telecomunicazioni. La parte II dell'allegato (energia) non necessiterebbe future modifiche né nel regolamento CEF né in quello settoriale. Il 23 aprile 2012 il Comitato del bilancio ha deciso di mantenere le tre parti dell'allegato (parti I, II e III) relative ai tre settori nel regolamento CEF.
13. Per circoscrivere i poteri delegati alla Commissione, l'articolo 20 (atti delegati) è stato ampliato e il collegamento funzionale mancante con le parti II e III dell'allegato è stato aggiunto rispettivamente nell'articolo 7, paragrafo 3 e nell'articolo 7, paragrafo 4. Come stabilire tale collegamento funzionale con la parte III dell'allegato (telecomunicazioni) nel regolamento CEF è tuttora oggetto di ulteriori discussioni in sede di Gruppo "Telecomunicazioni e società dell'informazione".
14. La presidenza ha sottolineato l'importanza di mantenere la coerenza tra i vari testi legislativi (orientamenti TEN-T, orientamenti TEN-E, orientamenti INFSO e regolamento CEF) e i rispettivi allegati. Finora i tre Gruppi hanno fornito contributi sugli articoli 4 e 7 e sull'allegato. I Gruppi "Energia" e "Telecomunicazioni e società dell'informazione" hanno dichiarato che il contenuto delle rispettive parti nell'allegato CEF dovrebbe essere allineato con i testi da essi concordati negli orientamenti.

15. Il testo di compromesso contiene un riferimento all'articolo 172 del TFUE nell'articolo 20 del regolamento CEF. Inoltre, è stato concordato con la Commissione che l'allineamento dei corridoi della rete centrale non possa essere modificato nella parte I dell'allegato (articolo 20, lettera c)). Ciò nonostante, alcuni Stati membri restano riluttanti ad autorizzare la Commissione ad adottare atti delegati, pur circoscrivendo i suoi poteri. La presidenza propone di mantenere la possibilità di adottare atti delegati per modificare le parti I e III dell'allegato.

b) Finanziamento di strade nel settore dei trasporti (articolo 2, paragrafo 12, articolo 7, paragrafo 2, lettera a bis), articolo 10, paragrafo 2, lettera b), articolo 11, paragrafo 3, lettera b))

16. Nella sua proposta iniziale, la Commissione ha previsto sovvenzioni destinate a lavori sulle sezioni stradali transfrontaliere solo limitatamente all'importo trasferito dal Fondo di coesione.

17. Vari Stati membri hanno chiesto di estendere le condizioni di ammissibilità attraverso sovvenzioni applicabili ai lavori stradali. Tale richiesta riguardava l'articolo 7 (ammissibilità e condizioni per l'assistenza finanziaria), l'articolo 10 (tassi di finanziamento per le sovvenzioni), l'articolo 11 (inviti specifici per fondi trasferiti dal Fondo di coesione nel settore dei trasporti) e l'articolo 2, punto 12 (definizione di "strozzatura").

18. A seguito del contributo fornito dal Gruppo "Trasporti intermodali e reti", le azioni intese ad agevolare i flussi di traffico transfrontaliero o a eliminare le strozzature e che contribuiscono allo sviluppo della rete centrale sono diventate ammissibili sotto forma di sovvenzioni, fino a un massimale del 5% della dotazione finanziaria attribuita al settore dei trasporti (articolo 7, paragrafo 2, lettera a) bis).

19. Inoltre, la presidenza ha deciso di autorizzare il finanziamento mediante sovvenzioni della rete stradale TEN-T nel caso di Stati membri senza reti ferroviarie (articolo 10, paragrafo 2, lettera b), punto i)). La medesima eccezione per gli Stati membri sprovvisti di reti ferroviarie è stata aggiunta nell'articolo 11 per i fondi trasferiti dal Fondo di coesione.

20. Altre richieste non accolte dalla presidenza riguardavano l'inclusione dell'intera rete stradale TEN-T nel caso degli Stati membri senza reti ferroviarie e l'aumento del massimale del 5% della dotazione finanziaria per il settore dei trasporti (articolo 7, paragrafo 2, lettera a bis)). Una terza richiesta riguardava le sovvenzioni per lavori stradali riguardanti in particolare azioni di eliminazione di strozzature e azioni relative a sezioni transfrontaliere (articolo 10, paragrafo 2, lettera b), punto i)). Altre eccezioni richieste per questo articolo e non accolte nella proposta della presidenza riguardano altre specificità di alcuni Stati membri (reti stradali isolate o mancanza di corridoi merci ferroviari sul loro territorio). La presidenza propone di mantenere invariata l'ultima versione del testo di compromesso.

Altre questioni in sospeso

Oltre alle summenzionate questioni principali, restano da risolvere alcune altre questioni riguardanti richieste o riserve specifiche formulate dagli Stati membri, in particolare:

21. Tassi di finanziamento (articolo 10) - Vari Stati membri hanno espresso l'opinione che i tassi proposti dalla Commissione per le azioni finanziate mediante sovvenzioni siano, in alcuni casi, bassi rispetto ai tassi di cofinanziamento previsti dal Fondo di coesione. Un altro gruppo di Stati membri potrebbe accettare i tassi di finanziamento proposti, ma ha dichiarato che per alcune azioni specifiche il cofinanziamento massimo dovrebbe essere del 75%. Uno Stato membro preferirebbe abbassare il tasso di cofinanziamento massimo al 50%. Dopo discussioni, e a titolo di compromesso, la presidenza ha deciso di attenersi sostanzialmente alla proposta della Commissione e di diminuire leggermente il tasso di cofinanziamento per alcune azioni nel settore dell'energia (dall'80% al 75%). Con l'unica eccezione del progetto Europea, la presidenza propone di mantenere in linea di massima un tasso di finanziamento del 75%.

22. Finanziamento del progetto Europea (articolo 10, paragrafo 4, lettera a)) - Eccezionalmente, la Commissione ha proposto di finanziare le piattaforme di servizi essenziali nel settore delle telecomunicazioni mediante sovvenzioni che possono coprire il 100% dei costi ammissibili. Vari Stati membri hanno sostenuto la proposta iniziale ma alcuni preferirebbero ridurre tale percentuale al 75%. È stato altresì messo in discussione l'inserimento del progetto Europea (un punto di accesso unico al patrimonio culturale europeo) nel CEF ed è stato chiesto se non possa essere finanziato altrove. La presidenza propone di mantenere la possibilità di finanziamenti fino al 100% per una piattaforma che garantisca un punto di accesso unico al patrimonio culturale europeo.

23. Trasferimento di stanziamenti tra settori (articolo 5, paragrafo 3) - La Commissione ha proposto di avere la possibilità di modificare gli importi destinati a ciascun settore in seguito alla valutazione intermedia. Vari Stati membri hanno chiesto di essere coinvolti in queste decisioni. Poiché il regolamento finanziario si applica in ogni caso e il coinvolgimento del Consiglio in materia di trasferimenti dipende dalla nomenclatura di bilancio, la presidenza ha proposto di aggiungere un nuovo considerando che faccia riferimento alla nomenclatura di bilancio, così da garantire che i trasferimenti tra settori siano sottoposti al vaglio del Parlamento europeo e del Consiglio. Inoltre, la presidenza ha preso in considerazione la proposta di alcuni Stati membri di chiarire i ruoli rispettivi del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione. La presidenza propone di accettare sia il testo dell'articolo 5, paragrafo 3 sia l'inserimento di un considerando.
24. Altre preoccupazioni sono state espresse dagli Stati membri riguardo ai seguenti articoli: articolo 2, paragrafo 12, articolo 8, paragrafo 3, articolo 9, paragrafo 4, articolo 10, paragrafi 3 e 4, articolo 17, paragrafi 1, 3, 4, 6 e 7, articolo 17 bis e articolo 24. Inoltre, alcuni Stati membri hanno formulato riserve sul contenuto della parte I dell'allegato.
25. La Commissione si riserva di prendere posizione sull'intera proposta di compromesso che figura in allegato. La sua riserva riguarda in particolare l'introduzione di un massimale dello 0,35% per le spese amministrative (articolo 5, paragrafo 2), l'introduzione della possibilità di finanziare azioni sulla rete globale dei trasporti (articolo 7, paragrafo 2, lettera a bis)), la soppressione del riferimento agli studi volti a preparare i PPP (articolo 7, paragrafo 2), l'introduzione della possibilità di finanziare la costruzione di strade anche se in condizioni limitative (articolo 10), la richiesta della Commissione di prevedere un allegato che illustri i principali termini, condizioni e procedure per ciascuno strumento finanziario (articolo 14) e l'introduzione di un atto di esecuzione per l'adozione della decisione della Commissione di accordare le sovvenzioni (articolo 17 bis).

III. Conclusioni

26. Si invita il Comitato dei Rappresentanti Permanenti a esaminare il testo allegato alla presente relazione e, se possibile, a risolvere le questioni in sospeso, così da consentire al Consiglio di raggiungere un orientamento generale parziale sul testo nella sessione del 7 giugno 2012.

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 172,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione della proposta 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,

¹ GU C [...] del [...], pag. ...

² GU C [...] del [...], pag. ...

considerando quanto segue:

[

- (1) La creazione del meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe Facility, CEF) dovrebbe massimizzare il potenziale di crescita attraverso la creazione di sinergie fra le politiche per i trasporti, l'energia e le telecomunicazioni e la loro attuazione, rendendo in questo modo più efficiente l'intervento dell'Unione.
- (2) Un mercato unico pienamente funzionante presuppone un'infrastruttura moderna e di elevata efficienza che colleghi l'Europa in particolare nei settori del trasporto, dell'energia e delle telecomunicazioni. Questi collegamenti, promotori di crescita, permetterebbero di migliorare l'accesso al mercato interno e di conseguenza contribuirebbero a rendere più competitiva l'economia di mercato in linea con le finalità e gli obiettivi della strategia Europa 2020¹.
- (3) La creazione di un meccanismo per collegare l'Europa mira ad accelerare gli investimenti nel campo delle reti transeuropee e a stimolare gli investimenti sia pubblici che privati.
- (4) La creazione di reti infrastrutturali efficienti per i trasporti e l'energia è una delle 12 azioni chiave individuate dalla Commissione nella comunicazione relativa all'Atto per il mercato unico².
- (5) La Commissione si è impegnata a integrare il cambiamento climatico nei programmi di spesa dell'Unione e a destinare almeno il 20% del bilancio dell'Unione agli obiettivi legati al clima. È importante provvedere affinché nella preparazione, nello sviluppo e nella realizzazione di progetti di interesse comune si promuovano la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici nonché la prevenzione e la gestione dei rischi. Gli investimenti infrastrutturali contemplati dal presente regolamento dovrebbero contribuire a promuovere il passaggio a un'economia e una società a basse emissioni di carbonio e capaci di reagire alle catastrofi e ai cambiamenti climatici.

¹ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni "Un'agenda digitale europea", COM(2010) 245 def./2 del 26.8.2010.

² Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni "L'Atto per il mercato unico – Dodici leve per stimolare la crescita e rafforzare la fiducia – Insieme per una nuova crescita", 13.4.2011, COM(2011) 206 def.

- (6) Nella risoluzione "Investire nel futuro: un nuovo quadro finanziario pluriennale ("QFP") per un'Europa competitiva, sostenibile e inclusiva" dell'8 giugno 2011, il Parlamento europeo ha sottolineato l'importanza di dare rapida attuazione all'agenda digitale dell'Unione e di proseguire gli sforzi al fine di raggiungere entro il 2020 gli obiettivi che prevedono la disponibilità di Internet ad alta velocità per tutti i cittadini dell'Unione, anche nelle regioni meno sviluppate¹. Affinché l'Europa possa difendere la propria competitività e creare i presupposti per una crescita economica a lungo termine dopo la crisi, il Parlamento europeo ha anche sottolineato l'importanza di investire in un'infrastruttura di trasporto efficace, evidenziando altresì che la rete transeuropea di trasporto ("TEN-T") è vitale per garantire il corretto funzionamento del mercato interno e assicurare un importante valore aggiunto a livello di Unione. Il Parlamento ha espresso la ferma convinzione che la TEN-T debba pertanto costituire una priorità essenziale nel prossimo QFP e che nell'ambito di tale quadro sia necessario aumentare i fondi destinati alla TEN-T. Il Parlamento ha inoltre posto l'accento sulla necessità di massimizzare l'impatto dei finanziamenti dell'Unione e sulle opportunità offerte dal Fondo di coesione, dai Fondi strutturali e dagli strumenti finanziari per il finanziamento di importanti progetti prioritari per l'Europa, sia nazionali che transnazionali, nel settore dell'infrastruttura energetica, sottolineando la necessità di prevedere, nel bilancio dell'Unione, stanziamenti cospicui per gli strumenti finanziari destinati a questo settore.
- (7) Il 28 marzo 2011, la Commissione ha adottato il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"², che fissa l'obiettivo di una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal settore dei trasporti pari ad almeno il 60% entro il 2050, rispetto ai livelli del 1990. Relativamente alle infrastrutture, il Libro bianco si prefigge di rendere pienamente operativa entro il 2030 in tutta l'Unione una "rete centrale" TEN-T multimodale. Il Libro bianco si pone inoltre l'obiettivo di ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, anche rafforzando l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico. Pertanto, esso fissa i seguenti obiettivi per la politica TEN-T: entro il 2030 il 30% del trasporto merci su strada con percorrenze superiori a 300 km dovrebbe essere trasferito verso altri modi di trasporto, ed entro il 2050 questa percentuale dovrebbe passare a più del 50%; la lunghezza della rete ferroviaria ad alta velocità esistente dovrebbe triplicare entro il 2030 e la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia entro il 2050; entro il 2050, tutti i principali aeroporti della rete dovrebbero essere collegati alla rete ferroviaria; tutti i porti marittimi dovrebbero essere collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e, laddove possibile, alle vie navigabili interne.

¹ Risoluzione del Parlamento europeo 2010/2211(INI).

² Tabella di marcia verso uno spazio unico dei trasporti, COM(2011) 144.

- (8) Nella risoluzione del 6 luglio 2010 su un futuro sostenibile per i trasporti¹, il Parlamento europeo ha sottolineato che una politica dei trasporti efficiente richiede un quadro finanziario appropriato alle sfide nascenti e che, perciò, è necessario aumentare la dotazione attuale per il trasporto e la mobilità; il Parlamento ha ritenuto inoltre opportuno istituire un meccanismo per coordinare l'utilizzo di varie fonti di finanziamento per i trasporti, di stanziamenti disponibili a titolo della politica di coesione, di partenariati pubblico-privati (PPP) o altri strumenti finanziari, quali garanzie.
- (9) Nelle sue conclusioni dell'11 giugno 2009 sulla revisione della politica in materia di TEN-T², il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" (TTE) ha ribadito l'esigenza di continuare a investire nelle infrastrutture di trasporto per assicurare un adeguato sviluppo della TEN-T in tutti i modi trasporto quale presupposto del mercato interno e della competitività, della coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione e della sua connessione a paesi vicini, puntando al valore aggiunto europeo. Il Consiglio ha rilevato l'esigenza che la Comunità metta a disposizione le risorse finanziarie necessarie per incentivare gli investimenti in progetti TEN-T e in particolare l'esigenza di conciliare un adeguato sostegno finanziario del bilancio TEN-T a favore dei progetti prioritari che interessano sezioni transfrontaliere pertinenti e la cui attuazione si estenderà oltre il 2013, nel rispetto dei vincoli istituzionali del quadro di programmazione finanziaria. A parere del Consiglio, si dovrebbero sviluppare e sostenere ulteriormente, ove opportuno, gli approcci basati su un partenariato pubblico-privato.
- (10) Sulla base degli obiettivi fissati dal Libro bianco, gli orientamenti per la TEN-T stabiliti nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del ...,³ identificano le infrastrutture della rete transeuropea di trasporto, precisano i requisiti che devono essere soddisfatti da tali infrastrutture e prevedono misure per la loro realizzazione. Gli orientamenti prevedono in particolare il completamento della rete centrale entro il 2030.

¹ Risoluzione del Parlamento europeo 2009/2096(INI).

² Documento del Consiglio 10850/09.

³ GU L [...] del [...], pag. [...].

- (11) Sulla base dell'analisi dei piani degli Stati membri riguardanti le infrastrutture di trasporto, la Commissione stima in 500 miliardi di EUR il fabbisogno di investimenti per la rete TEN-T nel suo complesso nel periodo 2014-2020; di questi, si stima che 250 miliardi dovranno essere investiti nella rete centrale della TEN-T. Viste le risorse disponibili a livello dell'Unione, per ottenere l'impatto desiderato è necessario concentrarsi sui progetti a più alto valore aggiunto europeo. Il sostegno dovrebbe pertanto orientarsi verso la rete centrale (in particolare i corridoi della rete centrale) e i progetti di interesse comune nel campo dei sistemi di gestione del traffico (in particolare i sistemi di gestione del traffico aereo che hanno origine da SESAR, per i quali occorrono risorse di bilancio dell'Unione per circa 3 miliardi di EUR).
- (12) Nel quadro della revisione della politica in materia di TEN-T, avviata nel febbraio 2009, è stato istituito uno speciale gruppo di esperti incaricato di coadiuvare la Commissione e di esaminare la strategia di finanziamento e le prospettive finanziarie per la TEN-T. Il gruppo di esperti n. 5 ha raccolto l'esperienza di esperti esterni provenienti da diversi campi: gestori di infrastrutture, responsabili della pianificazione di infrastrutture, rappresentanti nazionali, regionali e locali, esperti ambientali, esperti del mondo accademico ed esponenti del settore privato. La relazione finale del gruppo di esperti n. 5¹, adottata nel luglio 2010, contiene 40 raccomandazioni, alcune delle quali sono state prese in considerazione nella presente proposta.
- (13) L'esperienza acquisita nell'applicazione dell'attuale quadro finanziario indica che molti Stati membri ammissibili al sostegno del Fondo di coesione incontrano seri ostacoli nel realizzare entro i tempi stabiliti progetti complessi riguardanti infrastrutture di trasporto transnazionali a elevato valore aggiunto per l'Unione. Per migliorare la realizzazione dei progetti, in particolare transnazionali, a elevato valore aggiunto per l'Unione nel settore dei trasporti è opportuno destinare una parte della dotazione del Fondo di coesione (10 miliardi di EUR²) al finanziamento di progetti riguardanti la rete centrale di trasporto negli Stati membri ammissibili al sostegno del Fondo di coesione nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa. È opportuno che la Commissione coadiuvi gli Stati membri ammissibili al sostegno del Fondo di coesione nello sviluppo di un portafoglio adeguato di progetti al fine di dare la massima priorità possibile alle dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione.

¹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf.

² In prezzi del 2011.

- (14) Nella comunicazione "Priorità per le infrastrutture energetiche per il 2020 e oltre – Piano per una rete energetica integrata", adottata nel novembre 2010¹, la Commissione ha individuato i corridoi prioritari necessari affinché l'Unione possa conseguire entro il 2020 gli ambiziosi obiettivi che si è data in materia di energia e clima: completamento del mercato interno dell'energia, sicurezza dell'approvvigionamento, integrazione delle fonti rinnovabili di energia e preparazione delle reti in vista dell'ulteriore decarbonizzazione del sistema energetico dopo il 2020.
- (15) Per conseguire in maniera economicamente efficiente gli obiettivi che l'Unione si è data nell'ambito della politica energetica e per il clima, ossia competitività, sostenibilità e sicurezza dell'approvvigionamento, sono necessari investimenti ingenti per ammodernare ed ampliare le infrastrutture energetiche dell'Europa e per collegare tra loro le varie reti al di là delle frontiere. Il fabbisogno di investimenti per l'infrastruttura di trasporto da qui al 2020 è stimato in 1 trilione di EUR, di cui circa 200 miliardi di EUR per infrastrutture destinate alla trasmissione e allo stoccaggio di elettricità e gas considerate di rilevanza europea. Tra i progetti di rilevanza europea, investimenti per un valore di circa 100 miliardi di EUR rischiano di non andare a buon fine a causa di ostacoli legati alle autorizzazioni, alle normative e al finanziamento.
- (16) La necessità urgente di realizzare le infrastrutture energetiche del futuro e il considerevole aumento dei volumi di investimento rispetto alle tendenze del passato impongono una svolta nelle modalità con cui si realizza il sostegno alle infrastrutture a livello dell'Unione. Nelle sue conclusioni², il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" (TTE) del 28 febbraio 2011 ha confermato che i corridoi energetici sono prioritari per l'Europa.

¹ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni "Priorità per le infrastrutture energetiche per il 2020 e oltre – Piano per una rete energetica integrata", 17.11.2010, COM(2010) 677 def.

² Documento del Consiglio 6950/11.

- (17) Il 4 febbraio 2011 il Consiglio europeo¹ ha chiesto alla Commissione di semplificare e migliorare le procedure di autorizzazione e di promuovere un quadro normativo attraente per gli investimenti. Il Consiglio ha sottolineato che la maggior parte degli investimenti dovrà venire dal mercato e che i costi saranno recuperati attraverso l'imposizione di tariffe, riconoscendo tuttavia che per alcuni progetti, giustificati sotto il profilo della sicurezza dell'approvvigionamento o per motivi di solidarietà ma non in grado di attrarre finanziamenti dal mercato, è necessario l'intervento della finanza pubblica.
- (18) Il regolamento (UE) n. XXXX/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., [Orientamenti per l'infrastruttura energetica transeuropea]² definisce per l'infrastruttura energetica transeuropea delle priorità che dovrebbero essere realizzate entro il 2020 per conseguire gli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di energia e clima, stabilisce criteri per l'individuazione dei progetti di interesse comune necessari per la realizzazione di tali priorità e introduce misure nel campo della concessione di autorizzazioni, del coinvolgimento pubblico e della regolamentazione finalizzate ad accelerare e/o agevolare la realizzazione di tali progetti, tra cui criteri riguardanti l'ammissibilità generale di tali progetti al sostegno finanziario dell'Unione.
- (19) Le infrastrutture per le telecomunicazioni sono sempre più basate su Internet e si osserva una stretta correlazione tra le reti a banda larga e i servizi digitali. Poiché Internet sta diventando lo strumento principale per le comunicazioni, l'offerta di servizi e l'attività delle imprese, ai fini della crescita economica e del mercato unico è essenziale la disponibilità di un accesso a Internet veloce e di servizi digitali a livello transeuropeo.
- (20) Le moderne reti Internet a fibra sono un'infrastruttura cruciale per il futuro in termini di connettività per le imprese europee, in particolare per le PMI che vogliono utilizzare il cloud computing per migliorare il rapporto costi/efficienza.

¹ EUCO 2/1/11.

² GU L [...] del [...], pag. [...].

- (21) La strategia Europa 2020¹ raccomanda l'attuazione dell'agenda digitale europea², che crea un quadro normativo stabile per stimolare gli investimenti destinati a un'infrastruttura Internet ad alta velocità aperta e competitiva, nonché ai servizi correlati. Il Consiglio europeo del giugno 2010 ha espresso il proprio appoggio all'agenda digitale europea e ha chiesto alle istituzioni di impegnarsi per una sua piena applicazione³.
- (22) Il 31 maggio 2010 il Consiglio ha concluso che l'Europa dovrebbe investire le risorse necessarie per lo sviluppo di un mercato unico digitale basato su Internet veloce e superveloce e su applicazioni interoperabili; ha riconosciuto inoltre che investimenti efficienti e competitivi nelle reti a banda larga di prossima generazione saranno importanti per l'innovazione, la scelta offerta ai consumatori e la competitività dell'Unione e potranno assicurare una migliore qualità della vita grazie a un'assistenza sanitaria migliore, trasporti più sicuri, nuove possibilità di comunicazione e un accesso più agevole a beni e servizi, in particolare quelli transfrontalieri⁴.
- (23) Gli incentivi privati agli investimenti destinati alle reti a banda larga ad alta velocità appaiono inferiori ai benefici per la società nel suo complesso. Gli investimenti necessari per conseguire l'obiettivo dell'agenda digitale consistente nel mettere a disposizione di tutte le imprese e tutti i cittadini europei l'accesso a Internet veloce è stimato in un massimo di 270 miliardi di EUR. Tuttavia, in assenza di un intervento dell'Unione, gli investimenti del settore privato verosimilmente non supereranno i 50 miliardi di EUR da qui al 2020: la differenza rappresenta una notevole strozzatura per la realizzazione delle infrastrutture, tanto più che ai fini del mercato unico digitale occorre che tutti i cittadini siano collegati attraverso le infrastrutture del futuro.

¹ COM(2010) 2020 def. del 3.3.2010.

² Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni "Un'agenda digitale europea", COM(2010) 245 def./2 del 26.8.2010.

³ Conclusioni del Consiglio europeo in merito a una nuova strategia europea per la crescita e l'occupazione – Messa a punto e attuazione della strategia Europa 2020, 17 giugno 2010.

⁴ Conclusioni del Consiglio in merito all'agenda digitale europea – 3017a sessione del Consiglio Trasporti, telecomunicazioni e energia, Bruxelles, 31 maggio 2010.

- (24) È necessario sviluppare in tutta l'Unione reti robuste e coerenti per la realizzazione digitale di azioni per il bene pubblico con la partecipazione di soggetti pubblici e della società civile a livello nazionale e regionale; a tal fine, è essenziale garantire il finanziamento strutturato da parte dell'Unione dei costi del sistema e della progettazione del software, nonché il mantenimento di un nucleo essenziale resiliente per tali reti, lasciando ai bilanci degli operatori nazionali soltanto la copertura dei costi sostenuti in ambito nazionale.
- (25) Per accrescere l'efficienza e l'impatto del sostegno finanziario dell'Unione, per stimolare gli investimenti privati e per rispondere ai requisiti specifici dei singoli progetti sono necessari diversi metodi di realizzazione, che richiedono tassi di finanziamento diversi.
- (26) Nell'area delle telecomunicazioni, per alcune piattaforme di servizi essenziali che assicurano l'interoperabilità transeuropea saranno necessari, in particolare nella fase di avviamento, tassi di finanziamento più elevati da parte dell'Unione, pur nel rispetto del principio di cofinanziamento.
- (27) Per garantire l'interoperabilità transfrontaliera nella realizzazione di progetti infrastrutturali su vasta scala, in particolare a livello dei servizi essenziali, possono essere necessarie l'aggiudicazione di appalti e l'installazione simultanee di apparecchiature e sistemi ad opera della Commissione, degli Stati membri e/o dei loro beneficiari. In questi casi, può essere necessaria l'assistenza finanziaria dell'Unione per gli appalti eseguiti da fornitori di infrastrutture negli Stati membri, per proprio conto o in collaborazione con la Commissione. Le disposizioni consentono anche il ricorso a più fornitori (multiple sourcing), che può essere necessario ad esempio per assicurare il multilinguismo, garantire la sicurezza dell'approvvigionamento e/o realizzare la ridondanza di rete necessaria per eliminare possibili interruzioni dell'operatività della rete infrastrutturale causate da un singolo guasto.

- (28) Sui servizi generici nelle aree di interesse pubblico (quali i servizi essenziali) spesso pesa in misura considerevole il fallimento del mercato. Le aree da finanziare riguardano l'erogazione di servizi pubblici (diffusione su vasta scala e interoperabilità dei servizi eHealth, eIdentity, eProcurement), per definizione non commerciali al livello iniziale. Inoltre, se il finanziamento si concentra sui soli servizi essenziali, la sfida è creare incentivi nazionali e regionali appropriati ai fini dell'effettiva introduzione e diffusione dei servizi di pubblico interesse. Questa sfida è legata in particolare alla mancanza di incentivi a livello nazionale per il collegamento dei sistemi nazionali ai sistemi essenziali (ragione per cui è importante la creazione di incentivi a livello nazionale per l'interoperabilità e i servizi transfrontalieri), nonché al fatto che gli investitori privati non possono da soli garantire l'introduzione e la diffusione dei servizi in contesti interoperabili.
- (29) Gli orientamenti per il digitale stabiliti nel regolamento (UE) n. XXX/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del ...,¹ [orientamenti INFISO] definiscono il processo e i criteri di finanziamento e individuano le diverse categorie di investimenti.
- (30) Orizzonte 2020, il futuro programma quadro per la ricerca e l'innovazione, porrà l'accento tra l'altro sulla necessità di affrontare le sfide sociali (ad es. trasporti intelligenti, ecosostenibili e integrati; energia sicura, pulita ed efficiente; ottimizzazione di sanità, amministrazione e sviluppo sostenibile con l'ausilio delle tecnologie della comunicazione) per rispondere direttamente alle sfide individuate nella strategia Europa 2020, appoggiando attività che rappresentano tutto l'arco dalla ricerca al mercato. Orizzonte 2020 fornirà sostegno in tutti gli stadi della catena dell'innovazione, specialmente alle attività più prossime al mercato, anche con il ricorso a strumenti finanziari innovativi. Con l'obiettivo di rendere più incisivi i finanziamenti dell'Unione e nell'intento di assicurare coerenza, il meccanismo per collegare l'Europa svilupperà strette sinergie con Orizzonte 2020.

¹ GU L [...] del [...], pag. [...].

- (31) L'Unione europea e la maggior parte degli Stati membri sono firmatari della convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità; gli Stati membri rimanenti hanno già avviato le procedure di ratifica. Nella prospettiva della realizzazione dei progetti, è importante che nelle specifiche degli stessi si tenga conto dell'accessibilità per le persone con disabilità, menzionata nell'articolo 9 della convenzione.
- (32) Gli strumenti finanziari da realizzare nell'ambito del presente regolamento dovrebbero rispettare i principi stabiliti nel titolo VIII del regolamento (UE) n. XXX/2012 [nuovo regolamento finanziario] e nell'atto delegato e rispecchiare i principi delle migliori pratiche applicabili agli strumenti finanziari¹.
- (33) Le misure fiscali in molti Stati membri indurranno o hanno già indotto le amministrazioni pubbliche a riconsiderare i programmi di investimenti infrastrutturali. In questo contesto, i PPP sono considerati un sistema efficace per realizzare i progetti infrastrutturali garantendo il conseguimento di obiettivi strategici quali la lotta ai cambiamenti climatici, la promozione delle fonti di energia alternative e dell'uso efficiente delle risorse, il sostegno a trasporti sostenibili e la diffusione delle reti a banda larga. Nella comunicazione sui PPP del 19 novembre 2009², la Commissione si è impegnata a migliorare l'accesso dei PPP ai finanziamenti ampliando il campo di applicazione degli strumenti finanziari esistenti.
- (34) Sebbene gli investimenti nell'ambito della strategia Europa 2020 possano essere assicurati per la maggior parte dai mercati e mediante provvedimenti legislativi, la sfida del finanziamento richiede interventi pubblici e impone il sostegno dell'Unione mediante sovvenzioni e strumenti finanziari innovativi. Gli strumenti finanziari dovrebbero essere utilizzati per affrontare specifiche necessità di mercato, coerentemente con gli obiettivi del meccanismo per collegare l'Europa, e non dovrebbero escludere i finanziamenti privati. Prima di decidere l'utilizzo di strumenti finanziari, la Commissione dovrebbe eseguire una valutazione ex ante degli stessi.

¹ COM(2011) xxx, Un quadro per la prossima generazione di strumenti finanziari.

² Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni "Mobilitare gli investimenti pubblici e privati per la ripresa e i cambiamenti strutturali a lungo termine: sviluppare i partenariati pubblico-privato", COM(2009) 615 def.

- (35) Come evidenziato dalla revisione del bilancio UE¹, per i progetti con un potenziale commerciale a lungo termine dovrebbe essere la norma l'uso di fondi dell'Unione in partenariato con i settori finanziario e bancario, in particolare con la Banca europea per gli investimenti ("BEI") e le istituzioni finanziarie pubbliche degli Stati membri, ma anche con altre istituzioni finanziarie internazionali e con il settore finanziario privato.
- (36) Nella strategia Europa 2020, la Commissione si è impegnata a mobilitare gli strumenti finanziari dell'Unione nell'ambito di una strategia di finanziamento coerente, che metta insieme i fondi privati e pubblici, dell'Unione e nazionali, per le infrastrutture. La motivazione di questa scelta risiede nel fatto che gli strumenti finanziari permettono in molti casi di affrontare meglio, rispetto alle sovvenzioni, situazioni di investimento subottimali e imperfezioni di mercato.
- (37) Il meccanismo per collegare l'Europa dovrebbe proporre strumenti finanziari per promuovere una forte partecipazione agli investimenti infrastrutturali da parte degli investitori privati e delle istituzioni finanziarie. Per risultare sufficientemente attraenti per il settore privato, gli strumenti finanziari dovrebbero essere disegnati e realizzati tenendo nella dovuta considerazione gli obiettivi di semplificazione e riduzione del fardello amministrativo e allo stesso tempo prevedendo un livello di flessibilità che permetta di rispondere in maniera elastica alle esigenze di finanziamento individuate. Nel disegnare questi strumenti è opportuno tenere conto dell'esperienza acquisita nell'applicazione degli strumenti finanziari realizzati nell'ambito del quadro finanziario pluriennale 2007-2013, quali ad esempio lo strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della TEN-T (LGTT), il meccanismo di finanziamento con ripartizione dei rischi (RSFF) e il fondo europeo 2020 per l'energia, il cambiamento climatico e l'infrastruttura ("fondo Marguerite").
- (38) Gli strumenti finanziari dovrebbero essere per la maggior parte comuni a tutti i settori; potranno tuttavia esistere strumenti ad hoc per settori specifici. Secondo le stime elaborate dai servizi della Commissione, il sostegno finanziario per la banda larga sarà assicurato essenzialmente tramite strumenti finanziari, mentre per i trasporti e l'energia le risorse di bilancio dell'Unione necessarie per gli strumenti finanziari non dovrebbero superare rispettivamente 2 miliardi di EUR e 1 miliardo di EUR.

¹ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle Regioni e ai Parlamenti nazionali "Revisione del bilancio dell'Unione europea", 19.10.2010, COM(2010) 700 def.

- (39) Per garantire la diversificazione settoriale dei beneficiari degli strumenti finanziari e favorire una graduale diversificazione geografica fra gli Stati membri, la Commissione, agendo in collaborazione con la BEI attraverso iniziative congiunte quali il Centro europeo di consulenza per i partenariati pubblico-privato (EPEC) e Jaspers, dovrebbe fornire assistenza agli Stati membri nello sviluppo di un portafoglio adeguato di progetti da valutare nell'ambito di iniziative di finanza di progetto.
- (40) Per quanto riguarda i criteri di applicazione degli strumenti finanziari, potrebbe essere necessario introdurre requisiti supplementari nei programmi di lavoro, ad esempio per garantire mercati competitivi alla luce dello sviluppo di politiche dell'Unione, degli sviluppi tecnologici e di altri fattori che potrebbero diventare rilevanti.
- (41) La programmazione pluriennale per il sostegno fornito nell'ambito del meccanismo dovrebbe essere diretta a sostenere le priorità dell'Unione garantendo la disponibilità delle risorse finanziarie necessarie, nonché la coerenza e continuità dell'azione comune di Unione europea e Stati membri. Per le proposte presentate successivamente all'attuazione del primo programma di lavoro pluriennale nel settore dei trasporti, l'ammissibilità dei costi dovrebbe decorrere dal 1° gennaio 2014 al fine di garantire la continuità dei progetti giù contemplati dal regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia¹.
- (42) Poiché la realizzazione di taluni progetti infrastrutturali richiede stanziamenti cospicui, dovrebbe essere possibile dividere in rate annuali gli impegni di bilancio relativi all'assistenza finanziaria per alcune azioni.
- (43) Valutazioni intermedie ed ex post dovrebbero essere eseguite dalla Commissione nell'obiettivo di valutare l'efficacia e l'efficienza del finanziamento e il suo impatto sugli obiettivi generali del meccanismo e sulle priorità della strategia Europa 2020.

¹ GU L 162 del 22.6.2007, pag. 1.

- (44) Sulla base degli orientamenti settoriali specifici stabiliti in regolamenti distinti, è stato stilato un elenco delle aree prioritarie a cui si applica il presente regolamento; è opportuno che tale elenco sia incluso nell'allegato. Per tenere conto di eventuali modificazioni delle priorità strategiche e delle capacità tecnologiche, nonché dei flussi di traffico, il potere di adottare atti in applicazione dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea dovrebbe essere delegato alla Commissione con riferimento all'adozione di modifiche di tale allegato. È particolarmente importante che la Commissione svolga consultazioni adeguate durante i lavori preparatori, anche a livello di esperti. In sede di preparazione e redazione di atti delegati, è opportuno che la Commissione assicuri la simultanea, tempestiva e appropriata trasmissione dei pertinenti documenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (45) Per garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, è opportuno che alla Commissione siano conferite competenze di esecuzione con riferimento ai programmi di lavoro pluriennali e annuali. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al 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 conferite alla Commissione¹.
- (46) È opportuno pertanto abrogare il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, del 18 settembre 1995², che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee, nonché il regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (47) Gli interessi finanziari dell'Unione europea dovrebbero essere tutelati attraverso misure proporzionate in tutto il ciclo di spesa, anche attraverso la prevenzione e l'individuazione di irregolarità, lo svolgimento di indagini sulle stesse, il recupero dei fondi perduti, pagati indebitamente o non correttamente utilizzati e, se del caso, attraverso sanzioni.

¹ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

² GU L 228 del 23.9.1995, pag. 1.

- (48) Alcuni dei progetti infrastrutturali di interesse per l'Unione potrebbero richiedere il collegamento con e il passaggio attraverso paesi limitrofi, paesi in fase di preadesione e altri paesi terzi. Il meccanismo per collegare l'Europa dovrebbe offrire mezzi semplificati per collegare e finanziare tali infrastrutture, al fine di garantire la coerenza tra gli strumenti interni ed esterni del bilancio dell'Unione.
- (49) Poiché gli obiettivi dell'azione da realizzare, in particolare lo sviluppo e il finanziamento coordinati delle reti transeuropee, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono quindi, in ragione della necessità di coordinamento di detti obiettivi, essere conseguiti meglio a livello di Unione, l'Unione può adottare misure nel rispetto del principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. In ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo, il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi],¹

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

¹ I considerando saranno modificati alla luce delle modifiche apportate agli articoli.

TITOLO I

DISPOSIZIONI COMUNI

CAPO I

IL MECCANISMO PER COLLEGARE L'EUROPA

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento istituisce il meccanismo per collegare l'Europa (il "CEF") che stabilisce le condizioni, i metodi e le procedure per la concessione di un contributo finanziario dell'Unione alle reti transeuropee al fine di sostenere progetti infrastrutturali nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- 1) *"progetto di interesse comune"*: progetto identificato nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del [da completare quando sarà adottato inserendo la data di adozione e il titolo completo] [orientamenti TEN-T]¹, nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del [da completare quando sarà adottato inserendo la data di adozione e il titolo completo] [orientamenti per l'infrastruttura energetica transeuropea]² o nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del [da completare quando sarà adottato inserendo la data di adozione e il titolo completo] [orientamenti INFSO]³;

¹ GU L [...] del [...], pag. [...].

² GU L [...] del [...], pag. [...].

³ GU L [...] del [...], pag. [...].

- 2) *"sezione transfrontaliera"*: sezione che assicura la continuità di un progetto di interesse comune nel settore dei trasporti fra almeno due Stati membri o fra uno Stato membro e un paese limitrofo;
- 3) *"lavori"*: l'acquisto, la fornitura e l'introduzione di componenti, sistemi e servizi, compresi i software, la realizzazione delle attività di sviluppo, costruzione ed installazione relative ad un progetto, il collaudo degli impianti e la messa in servizio di un progetto;
- 4) *"studi"*: attività necessarie per preparare la realizzazione di un progetto, quali studi preparatori, 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 completamente un progetto e per decidere in merito al suo finanziamento, quali le azioni di ricognizione sui siti interessati e la preparazione dell'organizzazione finanziaria;
- 5) *"azioni di sostegno al programma"*: misure accompagnatorie necessarie per l'attuazione del CEF e dei singoli orientamenti settoriali specifici, quali servizi, in particolare di assistenza tecnica, nonché attività di preparazione, valutazione della fattibilità, coordinamento, monitoraggio, controllo e verifica, che sono direttamente necessarie per la gestione di questo meccanismo e la realizzazione dei suoi obiettivi, in particolare studi, riunioni, attività di informazione, realizzazione di una cartografia delle infrastrutture, gemellaggi, azioni di divulgazione, attività di sensibilizzazione e comunicazione, spese legate agli strumenti e reti IT dedicati essenzialmente allo scambio di informazioni, insieme a tutte le altre spese per assistenza tecnica e amministrativa a carico della Commissione eventualmente necessarie per la gestione di questo meccanismo o l'applicazione degli orientamenti settoriali specifici;
- 6) *"azione"*: qualsiasi attività che è necessaria per la realizzazione di un progetto di interesse comune ed è indipendente sotto il profilo finanziario, tecnico o temporale;
- 7) *"costi ammissibili"*: il termine ha lo stesso significato che ha nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 [nuovo regolamento finanziario];

- 8) *"beneficiario"*: uno Stato membro, un organismo internazionale, un'impresa od organismo pubblico o privato selezionati per ricevere un contributo finanziario dell'Unione in virtù del presente regolamento e secondo le modalità stabilite nel pertinente programma di lavoro di cui all'articolo 17;
- 9) *"organismo di attuazione"*: impresa od organismo pubblico o privato designato per la realizzazione di un'azione da un beneficiario costituito da uno Stato membro o un organismo internazionale. Tale designazione è decisa dal beneficiario sotto la propria responsabilità e, nel caso in cui richieda l'aggiudicazione di un contratto di appalto, in conformità alle norme applicabili in materia di appalti pubblici;
- 10) *"rete centrale"*: infrastruttura di trasporto identificata ai sensi del capo III del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T];
- 11) *"corridoi della rete centrale"*: strumento destinato a favorire la realizzazione coordinata della rete centrale, previsto nel capo IV del regolamento (UE) n. XXXX/2012 (orientamenti TEN-T) [il cui elenco figura nella parte I dell'allegato del presente regolamento];
- 12) *"strozzatura"* nel settore dei trasporti: barriera fisica o tecnica che introduce un'interruzione in un sistema compromettendo la continuità dei flussi su lunghe distanze e oltre frontiera e perturbando la capacità di trasporto dei medesimi. Tale barriera può essere assorbita creando nuove infrastrutture o ammodernando sostanzialmente quelle esistenti per accrescerne la capacità, quali ponti, conche o chiuse di navigazione, pennelli, soglie di fondo o gallerie, realizzate tenendo conto di problemi come ad esempio pendenze, raggi di curvatura, sagome, profondità dei tratti navigabili ovvero adeguando al livello del resto della rete le sezioni infrastrutturali intermedie di classificazione inferiore;
- 13) *"priorità"*: una qualsiasi delle priorità per le infrastrutture energetiche da 1 a 8 e da 10 a 12, designate nell'allegato I del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti per l'infrastruttura energetica transeuropea];

- 13b) **"applicazioni telematiche": le applicazioni di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T];**
- 14) *"infrastruttura energetica"*: l'infrastruttura di cui all'articolo 2 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti per l'infrastruttura energetica transeuropea];
- 14a) *"reti di telecomunicazione"*: le reti di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFSO];
- 15) *"reti a banda larga"*: le reti di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFSO];
- 16) *"infrastrutture di servizi digitali"*: i servizi in rete di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFSO];
- 17) *"piattaforme di servizi essenziali"*: i servizi identificati nell'allegato del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFSO];
- 18) *"servizi generici"*: i servizi identificati nell'allegato del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFSO].
- 19) [...]
- 20) [...]

Articolo 3
Obiettivi generali

Il CEF rende possibili la preparazione e la realizzazione di progetti di interesse comune nel quadro della politica in materia di reti transeuropee nei settori dell'energia, dei trasporti e delle telecomunicazioni. Il CEF sostiene la realizzazione dei progetti di interesse comune finalizzati allo sviluppo e alla costruzione di nuovi servizi e infrastrutture o all'ammodernamento di servizi e infrastrutture esistenti. Gli obiettivi seguenti si applicano ai tre settori identificati nel CEF:

- a) contribuire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva attraverso lo sviluppo di reti transeuropee moderne e ad alta efficienza, arrecando in questo modo benefici all'intera Unione europea in termini di competitività e di coesione economica, sociale e territoriale nel mercato unico e creando un contesto più propizio per gli investimenti privati e pubblici attraverso l'adeguato sfruttamento delle sinergie tra i diversi settori. Il conseguimento di questo obiettivo si misurerà in base al volume di investimenti pubblici e privati in progetti di interesse comune e, in particolare, in base al volume di investimenti privati in progetti di interesse comune realizzati [attraverso gli strumenti finanziari]¹ previsti dal presente regolamento. Sarà prestata particolare attenzione all'uso efficiente degli investimenti pubblici;
- b) contribuire agli sforzi profusi dall'Unione per raggiungere i propri obiettivi di riduzione del 20% delle emissioni di gas a effetto serra², miglioramento del 20% dell'efficienza energetica e aumento al 20% della quota delle energie rinnovabili entro il 2020³, garantendo al tempo stesso una maggior solidarietà tra gli Stati membri.

¹ Riserva su questo indicatore in attesa dei negoziati sul nuovo regolamento finanziario.

² Sarà inserito un nuovo considerando in cui sarà indicato questo possibile obiettivo e saranno precisate le condizioni da soddisfare, tenendo conto degli ultimi sviluppi dei negoziati in materia.

³ Alla fine del considerando 5 sarà aggiunto il testo seguente: "... contribuendo alla realizzazione degli obiettivi 2020 e tenendo conto **dell'obiettivo di riduzione delle emissioni** per il 2050."

Articolo 4
Obiettivi settoriali specifici

Fatti salvi gli obiettivi generali di cui all'articolo 3, il CEF contribuisce al conseguimento degli obiettivi settoriali specifici seguenti:

- a) nel settore dei trasporti, il CEF fornisce sostegno ai progetti di interesse comune identificati nell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T] che perseguono gli obiettivi indicati di seguito e ulteriormente precisati negli articoli 2 bis e 4 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T]:
- i) eliminare le strozzature e realizzare i collegamenti mancanti. Il conseguimento di questo obiettivo si misura in base al numero di collegamenti transfrontalieri nuovi o migliorati, al numero di strozzature e sezioni di maggiore capacità eliminate su direttrici di trasporto che hanno beneficiato del CEF;
 - ii) garantire sistemi di trasporto sostenibili ed efficienti a lungo termine. Il conseguimento di questo obiettivo si misura in base alla lunghezza della rete ferroviaria nell'UE-27 rispondente ai requisiti di cui all'articolo 45, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T], alla lunghezza della rete ferroviaria ad alta velocità nell'UE-27, alla lunghezza della rete delle vie navigabili interne per categoria nell'UE-27 e alla riduzione del numero di vittime sulla rete stradale nell'UE-27;
 - iii) ottimizzare la multimodalità, l'efficienza e la sostenibilità attraverso l'integrazione e l'interconnessione dei modi di trasporto e accrescere l'interoperabilità dei servizi di trasporto. Il conseguimento di questo obiettivo si misura in base al numero di porti e aeroporti collegati alla rete ferroviaria, al numero di porti marittimi collegati alla rete delle vie navigabili interne, al numero di collegamenti migliorati attraverso le autostrade del mare di cui all'articolo 25 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T], al numero di collegamenti migliorati con l'hinterland, al numero di piattaforme logistiche migliorate di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T] e alla lunghezza della rete dotata di ERTMS.

Gli indicatori di cui al presente paragrafo non si applicano agli Stati membri che non dispongono di una rete ferroviaria o di una rete delle vie navigabili interne, ove applicabile.

Tali indicatori non devono essere intesi come criteri di selezione o di ammissibilità delle azioni di sostegno a titolo del CEF;

- b) nel settore dell'energia, il CEF fornisce sostegno ai progetti di interesse comune che perseguono uno o più degli obiettivi seguenti:
- i) promuovere l'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia e l'interoperabilità transfrontaliera delle reti elettriche e del gas;
 - ii) rafforzare la sicurezza dell'approvvigionamento energetico nell'Unione;
 - iii) contribuire allo sviluppo sostenibile e alla tutela dell'ambiente.

Le condizioni che disciplinano l'ammissibilità dei progetti di interesse comune all'assistenza finanziaria dell'Unione sono indicate nell'articolo 15 del regolamento (UE) n. xxxx/2012 sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee che abroga la decisione n. 1364/2006/CE, mentre i criteri di selezione applicabili ai progetti di interesse comune sono enunciati nell'articolo 4 dello stesso regolamento;

b bis) i) il conseguimento dell'obiettivo di cui alla lettera b), punto i), del presente articolo è misurato ex post in base:

- al numero di progetti che assicurano in maniera efficace l'interconnessione delle reti degli Stati membri e l'eliminazione dei vincoli interni;
- alla riduzione o eliminazione dell'isolamento energetico degli Stati membri;
- alla percentuale della capacità di trasmissione di energia elettrica oltre frontiera rispetto alla capacità di generazione elettrica installata negli Stati membri interessati; e
- alla percentuale dei picchi più alti di domanda dei due Stati membri interessati, coperti da interconnessioni per flussi di gas reversibili;

- ii) il conseguimento dell'obiettivo di cui alla lettera b), punto ii), del presente articolo è misurato ex post in base:
- al numero di progetti che permettono la diversificazione delle fonti di approvvigionamento, dei fornitori e delle vie di approvvigionamento;
 - al numero di progetti che accrescono la capacità di stoccaggio;
 - al numero di interruzioni del servizio e alla loro durata;
 - alla quantità di dispersioni evitabili di energia rinnovabile dovute a mancanza di connessioni transfrontaliere;
 - al collegamento di mercati isolati con fonti di approvvigionamento più diversificate;
- iii) il conseguimento dell'obiettivo di cui alla lettera b), punto iii), del presente articolo è misurato ex post in base:
- alla trasmissione di energia elettrica rinnovabile dai luoghi di produzione ai principali centri di consumo e stoccaggio;
 - alla quantità di emissioni di CO₂ evitate grazie alla realizzazione dei progetti che hanno beneficiato del CEF.

Questi elementi servono per la misurazione ex post del conseguimento degli obiettivi e non costituiscono criteri di selezione o di ammissibilità delle azioni di sostegno a titolo del CEF;

- c) nel settore delle telecomunicazioni, il CEF prevede azioni a sostegno dei progetti di interesse comune che perseguono gli obiettivi precisati nell'articolo 2 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFISO].

Articolo 5

Bilancio¹

1. La dotazione finanziaria del CEF per il periodo 2014-2020 è di [50 000 000 000 EUR²]. Tale importo è ripartito come segue:
 - a) settore dei trasporti: [31 694 000 000 EUR][, di cui 10 000 000 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione e destinati ad essere spesi in conformità alle disposizioni del presente regolamento negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione];
 - b) settore dell'energia: [9 121 000 000 EUR];
 - c) settore delle telecomunicazioni: [9 185 000 000 EUR].

2. Il CEF può coprire le spese sostenute dalla Commissione nelle azioni di sostegno al programma di cui all'articolo 2, punto 5, fino ad un massimo dello [0,35%]³ della dotazione finanziaria. Tale dotazione finanziaria può anche coprire le spese per assistenza tecnica e amministrativa necessarie per garantire la transizione fra il programma e le misure adottate ai sensi del regolamento (CE) n. 680/2007⁴.

¹ Gli importi contenuti in questo articolo sono trattati dal Gruppo degli Amici della Presidenza. Riserva generale su questo articolo in attesa della decisione sul trasferimento di fondi dal Fondo di coesione.

² Tutte le cifre sono espresse a prezzi costanti 2011. Gli importi corrispondenti, espressi in prezzi correnti, sono riportati nella scheda finanziaria legislativa.

³ Riserva in attesa della decisione definitiva sull'importo globale: lo 0,35% connesso a 50 miliardi di EUR.

⁴ Regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia (GU L 162 del 22.6.2007, pag. 1).

3. In seguito alla valutazione intermedia di cui all'articolo 26, paragrafo 1, il **Parlamento europeo e il Consiglio** possono trasferire, **su proposta della Commissione**, stanziamenti tra i settori di ripartizione di cui al paragrafo 1[, ad eccezione dei 10 000 000 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione, che sono destinati al finanziamento di progetti nel settore dei trasporti negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione]^{1 2}.
4. Gli stanziamenti annuali sono autorizzati dal Parlamento europeo e dal Consiglio nei limiti del quadro finanziario pluriennale.

CAPO II

FORME DI FINANZIAMENTO E DISPOSIZIONI FINANZIARIE

[*Articolo 6*

*Forme di assistenza finanziaria]*³

1. Il CEF è attuato attraverso una o più forme di assistenza finanziaria tra quelle previste dal regolamento (UE) n. XXXX/2012 [nuovo regolamento finanziario], in particolare sovvenzioni, appalti e strumenti finanziari.
2. La Commissione può affidare in parte l'attuazione del CEF agli organismi di cui all'articolo 55, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [nuovo regolamento finanziario]⁴.

¹ Riserva su questa frase in attesa della decisione sul trasferimento di fondi dal Fondo di coesione.

² Sarà inserito un nuovo considerando secondo cui la nomenclatura di bilancio dovrebbe assicurare che i trasferimenti tra settori siano sottoposti al Parlamento europeo e al Consiglio.

³ Riserva su questo articolo in attesa dei negoziati sul nuovo regolamento finanziario.

⁴ Se l'articolo 55, paragrafo 1, lettera c) non sarà adottato, gli organismi saranno riportati in un elenco.

Articolo 7

Ammissibilità e condizioni per l'assistenza finanziaria

1. Solo le azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune conformemente ai regolamenti (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T], (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti per l'infrastruttura transeuropea dell'energia] e (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFISO], nonché le azioni di sostegno al programma definite nell'articolo 2, paragrafo 5, possono essere ammesse a beneficiare di un contributo finanziario dell'Unione sotto forma di [sovvenzioni, strumenti finanziari e appalti]¹.

2. Nel settore dei trasporti, solo le azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune conformemente al regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T] e le azioni di sostegno al programma possono essere ammesse a beneficiare di un contributo finanziario dell'Unione sotto forma di appalti e strumenti finanziari ai sensi del presente regolamento. Per quanto riguarda le sovvenzioni, solo le azioni seguenti possono beneficiare di un contributo finanziario dell'Unione ai sensi del presente regolamento:
 - a) azioni che realizzano la rete centrale conformemente al capo III del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T], ivi compresa l'introduzione di nuove tecnologie e innovazioni ai sensi dell'articolo 39 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T];

 - a bis) azioni che realizzano la rete globale conformemente al capo II del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T], se tali azioni contribuiscono ad agevolare i flussi di traffico transfrontaliero o a eliminare le strozzature e se tali azioni contribuiscono anche allo sviluppo della rete centrale, fino a un massimale del 5% della dotazione finanziaria per i trasporti di cui all'articolo 5 del presente regolamento;

 - b) studi relativi a progetti di interesse comune definiti nell'articolo 8, paragrafo 1, lettere b) e c) del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T];

¹ Riserva sulle forme di assistenza finanziaria in attesa dei negoziati sul nuovo regolamento finanziario.

- c) azioni di sostegno a progetti di interesse comune definiti nell'articolo 8, paragrafo 1, lettere a), d) ed e) del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T];
- d) azioni di sostegno a sistemi di applicazioni telematiche ai sensi dell'articolo 37 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T];
- e) azioni di sostegno a servizi di trasporto merci ai sensi dell'articolo 38 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T];
- f) azioni mirate alla riduzione del rumore nel trasporto ferroviario, anche mediante adeguamento di rotabili esistenti al fine di assicurare l'utilizzo sostenibile della rete TEN-T nel rispetto dei requisiti per il livello dell'emissione sonora;
- g) azioni di sostegno al programma;
- h) azioni di realizzazione di infrastrutture sicure e protette ai sensi dell'articolo 40 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T];
- i) azioni di sostegno alle autostrade del mare di cui all'articolo 25 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T].

Nel settore dei trasporti, le azioni riguardanti una sezione transfrontaliera o una parte di sezione transfrontaliera possono beneficiare di un contributo finanziario dell'Unione soltanto se esiste un accordo scritto fra gli Stati membri interessati o fra gli Stati membri e i paesi terzi interessati riguardo al completamento della sezione transfrontaliera. Eccezionalmente, quando un progetto è necessario per creare un collegamento alla rete di uno Stato membro o di un paese terzo limitrofo ma non attraversa realmente la frontiera, l'accordo scritto di cui sopra non è richiesto.

[...] ¹

¹ Le frasi seguenti potrebbero essere aggiunte al considerando (3): "Il meccanismo per collegare l'Europa dovrebbe fornire sostegno a studi che esplorino modelli di finanziamento alternativi per progetti infrastrutturali, compresi i PPP."

3. Nel settore dell'energia, tutte le azioni che realizzano i progetti di interesse comune connessi ai corridoi e alle aree prioritari di cui alla parte II dell'allegato al presente regolamento possono essere ammesse a beneficiare di un contributo finanziario dell'Unione sotto forma di strumenti finanziari e sovvenzioni in virtù del presente regolamento purché soddisfino le condizioni stabilite nell'articolo 15 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti per l'infrastruttura transeuropea dell'energia].
4. Nel settore delle telecomunicazioni, tutte le azioni che realizzano i progetti interesse comune e le azioni di sostegno al programma che figurano nell'allegato del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFISO] sono ammesse a beneficiare di un contributo finanziario dell'Unione sotto forma di [sovvenzioni, appalti e strumenti finanziari a norma del presente regolamento]¹.

[[Almeno il xx%] dell'importo della dotazione finanziaria di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c) è assegnato al sostegno di priorità e aree di intervento individuate in via preliminare, elencate nella parte III dell'allegato al presente regolamento]^{2 3}.

CAPO III

SOVVENZIONI

Articolo 8

Forme di sovvenzione e costi ammissibili

1. Le sovvenzioni concesse ai sensi del presente regolamento possono assumere le forme previste dal regolamento (UE) n. XXXX/2012 [nuovo regolamento finanziario].

I programmi di lavoro di cui all'articolo 17 stabiliscono le forme di sovvenzione utilizzabili per il finanziamento delle azioni.

¹ Riserva in attesa dei negoziati sul nuovo regolamento finanziario.

² I collegamenti funzionali precedentemente mancanti alle parti II e III dell'allegato sono stati creati nei paragrafi 3 e 4 del presente articolo e devono essere rispettati dei Gruppi di lavoro settoriali.

³ Occorre assicurare la coerenza tra gli orientamenti e il CEF. La questione dei collegamenti funzionali sarà oggetto di ulteriori discussioni in sede di gruppo "Telecomunicazioni e società dell'informazione".

2. Fatto salvo il regolamento finanziario, le spese per azioni nell'ambito di progetti inclusi nei primi programmi di lavoro pluriennali e annuali possono essere considerate ammissibili a decorrere dal 1° gennaio 2014.
3. Solo le spese sostenute negli Stati membri possono essere considerate ammissibili, tranne nel caso in cui il progetto di interesse comune si estenda al territorio di paesi terzi e l'azione sia indispensabile ai fini del conseguimento degli obiettivi del progetto.
4. Il costo delle apparecchiature e infrastrutture può essere considerato interamente ammissibile quando è trattato come spesa in conto capitale dal beneficiario.
5. Le spese legate agli studi ambientali sulla tutela dell'ambiente e sulla conformità alla pertinente legislazione dell'Unione possono essere considerate ammissibili.
- [6. Le spese legate all'acquisto di terreni non sono un costo ammissibile, fatta eccezione per i fondi trasferiti dal Fondo di coesione nel settore dei trasporti conformemente all'articolo 59, punto 3, lettera b) del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [regolamento recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca compresi nel quadro strategico comune e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006].]¹
- [7. L'IVA non è un costo ammissibile.]²
8. I criteri di ammissibilità dei costi sostenuti dai beneficiari si applicano, mutatis mutandis, ai costi sostenuti dagli organismi di attuazione.

¹ Riserva in attesa della decisione definitiva sul trasferimento di 10 miliardi di EUR dal Fondo di coesione.

² Le discussioni su tale questione sono rinviate in attesa dei negoziati sul nuovo regolamento finanziario.

Articolo 9
Condizioni per la partecipazione

1. Le proposte sono presentate alla Commissione da uno o più Stati membri o, previo accordo degli Stati membri interessati, dalle organizzazioni internazionali, dalle imprese comuni o da imprese oppure organismi pubblici o privati stabiliti negli Stati membri.
2. Le proposte possono essere presentate da entità non aventi personalità giuridica a norma del rispettivo diritto nazionale, purché i loro rappresentanti abbiano la capacità di assumere impegni giuridici in loro nome e offrano garanzie per la tutela degli interessi finanziari dell'Unione equivalenti a quelle offerte dalle persone giuridiche.
3. Le proposte presentate dalle persone fisiche non sono ammissibili.
4. Paesi terzi ed entità stabilite in paesi terzi possono partecipare ad azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune, se ciò è necessario per il conseguimento degli obiettivi di un determinato progetto di interesse comune.

Essi non sono ammessi a ricevere finanziamenti a titolo del presente regolamento, tranne nel caso in cui ciò sia indispensabile per il conseguimento degli obiettivi di un determinato progetto di interesse comune.

Il finanziamento a titolo del presente regolamento può essere associato a finanziamenti concessi in virtù di altri regolamenti dell'Unione quando ciò sia necessario per realizzare in maniera più efficace azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune in paesi terzi ai sensi dei regolamenti (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T], (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti per l'infrastruttura transeuropea dell'energia] e (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFSO]. In tal caso, la Commissione può decidere, attraverso un atto di esecuzione adottato conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2, una serie unica di regole da applicare per la realizzazione.

5. [...]
6. I programmi di lavoro pluriennali e annuali possono stabilire ulteriori regole specifiche sulla presentazione delle proposte.

Articolo 10
Tassi di finanziamento

1. Tranne nei casi di cui al regolamento (UE) n. XXXX/2012 [nuovo regolamento finanziario], le proposte sono selezionate mediante inviti a presentare proposte sulla base dei programmi di lavoro di cui all'articolo 17.
2. Nel settore dei trasporti, l'importo del contributo finanziario dell'Unione non supera:
 - a) per le sovvenzioni destinate a studi, il 50% dei costi ammissibili;
 - b) per le sovvenzioni destinate a lavori:
 - i) per le ferrovie e le vie navigabili interne e per le reti stradali nel caso di Stati membri che non hanno una rete ferroviaria stabilita sul proprio territorio, il 20% dei costi ammissibili; il tasso di finanziamento può salire fino al 30 % per le azioni riguardanti l'eliminazione di strozzature e fino al 40 % per le azioni riguardanti sezioni transfrontaliere e azioni intese ad accrescere l'interoperabilità ferroviaria;
 - ii) per i collegamenti di trasporto interni con porti e aeroporti, azioni finalizzate alla riduzione del rumore nel trasporto ferroviario anche mediante adeguamento dei rotabili esistenti, nonché sviluppo di porti e piattaforme multimodali, il 20% dei costi ammissibili;
 - iii) per azioni di sostegno a nuove tecnologie e innovazione per tutti i modi di trasporto, il 20% dei costi ammissibili;

- c) per le sovvenzioni destinate a sistemi e servizi di applicazioni telematiche:
 - i) per il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), i servizi di informazione fluviale (RIS) e il Sistema di informazione e gestione del traffico marittimo (VTMIS), il 50% dei costi ammissibili;
 - ii) per i sistemi di applicazioni telematiche, i servizi di trasporto merci, i parcheggi sicuri nella rete stradale essenziale, nonché le azioni di sostegno allo sviluppo delle autostrade del mare, il 20% dei costi ammissibili.

3. Nel settore energetico:

- a) l'importo del contributo finanziario dell'Unione non supera il 50 % del costo ammissibile degli studi e/o lavori;
- b) i tassi di cofinanziamento possono salire fino a un massimo del 75 % per le azioni che si basano sulle prove di cui all'articolo 15, paragrafo 2 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti per l'infrastruttura transeuropea dell'energia] e che garantiscono un grado elevato di sicurezza dell'approvvigionamento a livello regionale o di Unione, ovvero rafforzano la solidarietà dell'Unione o comprendono soluzioni molto innovative.

4. Nel settore delle telecomunicazioni, l'importo del contributo finanziario dell'Unione non supera:

- a) per le azioni nel settore delle reti a banda larga, il 50% dei costi ammissibili;
- b) per le azioni nel settore dei servizi generici, il 75 % dei costi ammissibili;
- c) [...]
- d) per le priorità orizzontali, compresi gemellaggi, realizzazione di una cartografia delle infrastrutture e assistenza tecnica, il 75% dei costi ammissibili.

- 4 bis. Nel settore delle telecomunicazioni, le piattaforme per servizi essenziali normalmente sono finanziate attraverso appalti. Solo in casi eccezionali, possono essere finanziate per mezzo di una sovvenzione che copra fino al 75% dei costi ammissibili e fino al 100% per la piattaforma che fornisce un punto di accesso unico al patrimonio culturale europeo.
5. I tassi di cofinanziamento sopra indicati possono essere maggiorati fino a 10 punti percentuali per le azioni che presentano sinergie intersettoriali, realizzano obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici, migliorano l'adattabilità ai cambiamenti climatici o riducono le emissioni di gas a effetto serra. [Tale maggiorazione non si applica ai tassi di cofinanziamento di cui all'articolo 11]¹.
6. L'importo del contributo finanziario concesso alle azioni selezionate sarà modulato sulla base di un'analisi costi-benefici di ciascun progetto², della disponibilità di risorse di bilancio dell'Unione e della necessità di massimizzare l'effetto moltiplicatore dei finanziamenti dell'Unione.

[Articolo 11

Inviti specifici per fondi trasferiti dal Fondo di coesione nel settore dei trasporti]³

- [1. Per quanto riguarda i 10 000 000 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione [articolo XX del regolamento n. XXXX], da spendere in Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, sono pubblicati inviti specifici per progetti riguardanti la realizzazione della rete centrale esclusivamente in Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione.
2. Tali inviti specifici sono soggetti alle disposizioni pertinenti del presente regolamento riguardanti il settore dei trasporti. Nella realizzazione di tali inviti, è data la massima priorità a progetti che rispettano le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione.]⁴

¹ Riserva in attesa della decisione definitiva sul trasferimento di 10 miliardi di EUR dal Fondo di coesione.

² Occorrerà indicare in un considerando che si dovrà includere nell'analisi costi-benefici di ciascun progetto una valutazione ex ante delle imperfezioni di mercato.

³ Riserva generale su questo articolo in attesa della decisione definitiva sul trasferimento di 10 miliardi di EUR dal Fondo di coesione.

⁴ L'oggetto dell'articolo 11, paragrafi 1 e 2 è trattato dal Gruppo degli Amici della Presidenza

3. Fatto salvo l'articolo 10 e limitatamente ai 10 000 000 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione [articolo XX del regolamento n. XXX] da spendere negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, i tassi massimi di finanziamento sono quelli applicabili al Fondo di coesione, indicati nell'articolo 22 e nell'articolo 110, paragrafo 3 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [regolamento recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca contemplati dal quadro strategico comune e recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo rurale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006]¹ per le azioni seguenti:
- a) sovvenzioni destinate a studi;
 - b) sovvenzioni destinate a lavori:
 - i) ferrovie e vie navigabili interne;
 - ii) azioni di sostegno alle sezioni stradali transfrontaliere e, nel caso di Stati membri privi di reti ferroviarie, alla rete stradale TEN-T;
 - iii) collegamenti di trasporto interno con porti e aeroporti, sviluppo di piattaforme multimodali e di porti, comprese le capacità rompighiaccio;
 - c) sovvenzioni destinate a sistemi e servizi di applicazioni telematiche:
 - i) sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), servizi di informazione fluviale (RIS) e Sistema di informazione e gestione del traffico marittimo (VTMIS);
 - ii) sistemi di applicazioni telematiche.

¹ COM(2011) 615 def.

Articolo 12

Annullamento, riduzione, sospensione e soppressione della sovvenzione¹

1. La Commissione annulla, tranne nei casi debitamente giustificati, il contributo finanziario concesso per azioni la cui realizzazione non sia iniziata entro due anni dalla data di inizio dell'azione stabilita nelle condizioni che disciplinano l'assegnazione del contributo.
2. La Commissione può sospendere, ridurre, recuperare o sopprimere il contributo finanziario secondo le condizioni indicate nel regolamento finanziario (UE) n. XXXX/2012 [nuovo regolamento finanziario] o in seguito a una valutazione dell'avanzamento del progetto, in particolare in caso di ritardi significativi nella realizzazione dell'azione.
3. La Commissione può chiedere il rimborso totale o parziale del contributo finanziario concesso se, entro due anni dalla data di ultimazione stabilita nelle condizioni di assegnazione del contributo, la realizzazione dell'azione che ne beneficia non è stata terminata.
4. Prima di prendere una decisione di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, la Commissione esamina il caso in modo completo in coordinamento con i rispettivi organi di cui all'articolo 6, paragrafo 2 e consulta i beneficiari interessati affinché possano presentare le loro osservazioni entro un ragionevole termine.

¹ La formulazione del presente articolo andrà armonizzata con le disposizioni del nuovo regolamento finanziario e del relativo atto delegato.

CAPO IV
APPALTI PUBBLICI

Articolo 13

Appalti¹

1. Le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici eseguite dalla Commissione europea o da uno degli organismi di cui all'articolo 6, paragrafo 2, per proprio conto o congiuntamente con gli Stati membri:
 - a) possono prevedere condizioni specifiche quali il luogo di esecuzione delle attività oggetto dell'appalto, se tali condizioni sono debitamente giustificate dagli obiettivi delle azioni e a patto che non violino i principi di aggiudicazione degli appalti pubblici;
 - b) possono autorizzare l'aggiudicazione di contratti multipli nell'ambito della stessa procedura ("multiple sourcing").

2. In casi debitamente giustificati e se l'attuazione delle azioni lo richiede, il paragrafo 1 può applicarsi anche alle procedure di aggiudicazione degli appalti eseguite dai beneficiari delle sovvenzioni.

¹ L'inclusione di criteri ambientali nelle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici sarà elaborata in un considerando.

**[CAPO V
STRUMENTI FINANZIARI]¹**

Articolo 14

Tipo di strumenti finanziari

1. Gli strumenti finanziari istituiti in conformità al titolo VIII del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [nuovo regolamento finanziario] possono essere utilizzati per favorire l'accesso ai finanziamenti da parte di entità che realizzano azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune definiti nei regolamenti (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T], (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti per l'infrastruttura transeuropea dell'energia] e (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFSO], e al conseguimento dei relativi obiettivi. Gli strumenti finanziari si basano su valutazioni ex ante delle imperfezioni di mercato o situazioni di investimento subottimali e delle necessità di investimento. [Le principali modalità, condizioni e procedure relative a ciascuno strumento finanziario sono esposte nell'allegato.]

2. Gli strumenti finanziari istituiti ai sensi del regolamento (CE) n. 680/2007 possono confluire, se del caso e previa valutazione, in quelli creati ai sensi del presente regolamento.

La fusione di obbligazioni per il finanziamento di progetti è soggetta alla relazione intermedia che dovrà essere eseguita nel secondo semestre del 2013, come indicato nel regolamento (CE) n. 680/2007. Il proseguimento dell'iniziativa relativa ai prestiti obbligazionari è soggetto alla valutazione completa indipendente che dovrà essere eseguita nel 2015, come indicato nel regolamento (CE) n. 680/2007.

¹ Riserva generale su questo capo in attesa dei negoziati sul nuovo regolamento finanziario.

3. Possono essere utilizzati i seguenti strumenti finanziari:
- a) strumenti rappresentativi di capitale, quali fondi di investimento aventi l'obiettivo di mettere a disposizione capitale di rischio per azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune;
 - b) prestiti e/o garanzie la cui concessione venga facilitata dall'uso di strumenti di condivisione del rischio, tra cui meccanismi di credit enhancement a favore di obbligazioni per il finanziamento di progetti, emessi da un'istituzione finanziaria avvalendosi di risorse proprie con un contributo UE per l'accantonamento e/o l'allocazione dei capitali;
 - c) [...].

Articolo 14 bis¹

Principi e condizioni applicabili agli strumenti finanziari

Gli strumenti finanziari rispettano i punti seguenti:

- a) rispondono a situazioni di investimento non ottimali, che si sono dimostrate finanziariamente sostenibili ma che non determinano un finanziamento sufficiente da parte delle fonti di mercato;
- b) addizionalità: gli strumenti finanziari dell'Unione non sono intesi a sostituire quelli di uno Stato membro, i finanziamenti privati o un altro intervento finanziario dell'Unione;
- c) non distorsione della concorrenza nel mercato interno,
- d) effetto moltiplicatore: il contributo dell'Unione a uno strumento finanziario è inteso a mobilitare un investimento globale che supera l'entità del contributo dell'Unione conformemente agli indicatori previamente definiti;

¹ Da mantenere nel presente regolamento fino all'adozione del nuovo regolamento finanziario.

- e) allineamento degli interessi: nell'attuazione di strumenti finanziari, la Commissione garantisce che vi sia un interesse comune nel conseguire gli obiettivi strategici definiti per uno strumento finanziario, eventualmente rafforzato mediante disposizioni quali requisiti di investimento congiunto, condivisione dei rischi o incentivi finanziari, prevenendo nel contempo conflitti di interesse con altre attività dell'entità delegata;
- g) gli strumenti finanziari sono stabiliti sulla base di una valutazione ex ante.

Articolo 14 ter¹

Relazione annuale sugli strumenti finanziari

La Commissione riferisce annualmente al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alle attività sugli strumenti finanziari. Le relazione comprende, per ciascuno strumento finanziario supportato:

- a) l'identificazione dello strumento finanziario;
- b) una descrizione dello strumento finanziario, delle pertinenti modalità di attuazione e del valore aggiunto del contributo dell'Unione;
- c) le istituzioni finanziarie coinvolte nell'attuazione;
- d) gli impegni di bilancio aggregati e i pagamenti a titolo del bilancio dell'Unione per ciascuno strumento finanziario;
- e) le prestazioni degli strumenti finanziari, compresi gli investimenti effettuati;
- f) il saldo del conto fiduciario;

¹ Da mantenere nel presente regolamento fino all'adozione del nuovo regolamento finanziario.

- g) le risorse supplementari, compresi gli interessi, le risorse in conto capitale rimborsate allo strumento finanziario, le commissioni di garanzia, i dividendi, i redditi di capitale o altri introiti imputabili al sostegno del bilancio dell'Unione;
- h) il valore degli investimenti azionari rispetto agli anni precedenti;
- i) i dati cumulativi sulle riduzioni durevoli di valore delle attività di strumenti di capitale/di condivisione del rischio e sulle garanzie attivate per gli strumenti di garanzia;
- j) l'effetto moltiplicatore obiettivo e quello conseguito;
- k) il contributo dello strumento finanziario al conseguimento degli obiettivi del programma in questione misurato mediante gli indicatori stabiliti, compresa, se del caso, la diversificazione geografica.

Articolo 15

Condizioni per la concessione di un contributo finanziario attraverso gli strumenti finanziari

1. Le azioni a cui è concesso un contributo per mezzo di strumenti finanziari sono selezionate sulla base della scadenza e perseguono una diversificazione settoriale ai sensi degli articoli 3 e 4 e una ripartizione geografica equilibrata tra gli Stati membri.
2. L'Unione, qualsiasi Stato membro e altri investitori possono integrare con un proprio contributo il sostegno fornito attraverso gli strumenti finanziari, purché la Commissione approvi le eventuali variazioni dei criteri di ammissibilità delle azioni e/o la strategia di investimento dello strumento che dovesse eventualmente rendersi necessaria alla luce del contributo aggiuntivo.

- 2b. Le spese di bilancio connesse a uno strumento finanziario e la responsabilità finanziaria dell'Unione non superano in alcun caso l'importo dell'impegno di bilancio corrispondente, escludendo pertanto passività potenziali per il bilancio dell'Unione¹.
3. Gli strumenti finanziari si prefiggono di preservare il valore delle risorse messe a disposizione dal bilancio dell'Unione.
4. Gli strumenti finanziari di cui al presente regolamento possono essere utilizzati in combinazione con sovvenzioni finanziate dal bilancio dell'Unione.
5. La Commissione può stabilire ulteriori condizioni nei programmi di lavoro in funzione delle specifiche necessità dei settori.
- 5 bis. Se il Parlamento europeo e/o il Consiglio ritengono che uno strumento finanziario non abbia raggiunto i suoi obiettivi in modo efficace, possono chiedere che la Commissione presenti una proposta di atto di base riveduto per interrompere gli stanziamenti per tale strumento finanziario o, se del caso, per liquidare lo strumento.¹
6. [...] ²

Articolo 16

Azioni in paesi terzi

Le azioni in paesi terzi possono beneficiare del sostegno erogato per mezzo degli strumenti finanziari se sono necessarie per la realizzazione di un progetto di interesse comune.

¹ Da mantenere nel presente regolamento fino all'adozione del nuovo regolamento finanziario. Questa formulazione riflette l'attuale stato dei negoziati sul nuovo regolamento finanziario.

² Testo sui rimborsi da inserire in base ai negoziati sul nuovo regolamento finanziario.

CAPO VI
PROGRAMMAZIONE, ATTUAZIONE E CONTROLLO

Articolo 17

Programmi di lavoro pluriennali e/o annuali

1. La Commissione adotta programmi di lavoro pluriennali e annuali per ciascuno dei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni. La Commissione può anche adottare programmi di lavoro pluriennali e annuali che abbracciano più settori. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2.
2. I programmi di lavoro pluriennali vengono riesaminati almeno a metà periodo. Se necessario, la Commissione rivede il programma di lavoro pluriennale per mezzo di atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2.
3. Nel settore dei trasporti, sono adottati programmi di lavoro pluriennali per i progetti di interesse comune il cui elenco figura nella parte I dell'allegato del presente regolamento.

L'importo della dotazione finanziaria è compreso tra l'80 % e l'85 % delle risorse di bilancio di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a).

I progetti descritti nella parte I dell'allegato non sono vincolanti per gli Stati membri nelle loro decisioni di programmazione. La decisione di attuare tali progetti spetta agli Stati membri e dipenderà dalle capacità di finanziamento pubblico e dalla loro fattibilità socioeconomica conformemente alle disposizioni dell'articolo 7 del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T].

4. Nei settori dell'energia e delle telecomunicazioni, i programmi di lavoro pluriennali definiscono orientamenti strategici per i progetti di interesse comune e possono includere specifici progetti di interesse comune coerenti con gli orientamenti di cui al regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti per l'infrastruttura energetica transeuropea] e al regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFISO].
5. Nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, per i progetti di interesse comune non inclusi nei programmi di lavoro pluriennali sono adottati programmi di lavoro annuali.
6. Nella definizione dei programmi di lavoro pluriennali e dei programmi di lavoro annuali settoriali, la Commissione fissa i criteri di selezione e aggiudicazione coerentemente con gli obiettivi e le priorità stabiliti:
 - a) per i trasporti, nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T];
 - b) per l'energia, nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti per l'infrastruttura energetica transeuropea];
 - c) per le telecomunicazioni, nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFISO].
7. I programmi di lavoro sono coordinati al fine di sfruttare le sinergie fra trasporti, energia e telecomunicazioni, in particolare in aree quali le reti energetiche intelligenti, la mobilità elettrica, i sistemi di trasporto intelligenti e sostenibili. Possono esser adottati inviti a presentare proposte multisettoriali.

Articolo 17 bis
Concessione del contributo finanziario dell'Unione

1. A seguito di ogni invito a presentare proposte in base a un programma di lavoro pluriennale o annuale di cui all'articolo 17, la Commissione, secondo la procedura di esame di cui all'articolo 24, fissa l'ammontare del contributo finanziario concesso ai progetti o alle parti di progetti selezionati. La Commissione ne precisa le condizioni e le modalità di applicazione.
2. La Commissione notifica ai beneficiari e agli Stati membri interessati la concessione di un contributo finanziario.

Articolo 18
Rate annuali

La Commissione può frazionare gli impegni di bilancio in rate annuali. In tal caso, impegna le rate annuali tenendo conto dell'avanzamento delle azioni che beneficiano di un contributo finanziario, delle loro esigenze stimate e delle disponibilità di bilancio.

La Commissione comunica ai beneficiari delle sovvenzioni, agli Stati membri interessati e, [se del caso per gli strumenti finanziari,] alle istituzioni finanziarie interessate un calendario indicativo degli impegni per le diverse rate annuali.

Articolo 19
Riporto degli stanziamenti annuali

Gli stanziamenti non utilizzati entro la fine dell'esercizio per il quale sono stati iscritti sono riportati conformemente al regolamento (UE) n. XXXX/2012 [nuovo regolamento finanziario].

Articolo 20
*Atti delegati*¹

Previa approvazione dello Stato membro o degli Stati membri interessati di cui all'articolo 172, secondo comma del TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 25 in relazione alla modificazione delle parti I e III dell'allegato per tenere conto di mutate priorità di finanziamento nelle reti transeuropee e di cambiamenti relativi a progetti di interesse comune individuati nel [regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T] e nel regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFOS]. Nel modificare le parti I e III dell'allegato, la Commissione assicura:

- a) che è probabile che i progetti di interesse comune ai sensi del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti TEN-T] e del regolamento (UE) n. XXXX/2012 [orientamenti INFOS] siano realizzati in tutto o in parte in virtù del quadro finanziario pluriennale 2014-2020;
- b) che le modifiche rispettano i criteri di ammissibilità di cui all'articolo 7 del presente regolamento;
- c) per quanto concerne la parte I dell'allegato, che tutte le sezioni comprendono progetti infrastrutturali la cui realizzazione ne richiederà l'inclusione in un programma di lavoro pluriennale di cui all'articolo 17, paragrafo 3 del presente regolamento, senza modificare l'allineamento dei corridoi della rete centrale;
- d) per quanto concerne la parte III dell'allegato, che le nuove priorità e aree di intervento soddisfano i criteri dell'articolo 3 e dell'articolo 4, lettera c) del presente regolamento².

¹ [Se un allegato sugli strumenti finanziari (art. 14) deve essere modificato mediante atto delegato, i poteri delegati alla Commissione dovrebbero essere circoscritti nel presente articolo.]

² Occorre assicurare la coerenza tra gli orientamenti e il CEF. L'inclusione del riferimento alla parte III dell'allegato al regolamento CEF nell'articolo 20 è strettamente legata alla questione del collegamento funzionale (si veda la nota 2 all'articolo 7, paragrafo 4, secondo comma), alla parte III dell'allegato (si veda la nota nella parte III dell'allegato) e alle discussioni in merito agli orientamenti INFOS. Essa dovrebbe pertanto essere oggetto di ulteriori discussioni in sede di gruppo "Telecomunicazioni e società dell'informazione".

Articolo 21

Responsabilità dei beneficiari e degli Stati membri

Nelle rispettive sfere di responsabilità e fatti salvi gli obblighi incombenti ai beneficiari in forza delle condizioni che disciplinano le sovvenzioni, i beneficiari e gli Stati membri si adoperano per realizzare i progetti di interesse comune che beneficiano del contributo finanziario dell'Unione ai sensi del presente regolamento.

Gli Stati membri eseguono un controllo tecnico e finanziario delle azioni in stretta collaborazione con la Commissione e certificano che la spesa sostenuta per i progetti o parti di progetti è stata erogata e che l'erogazione è avvenuta conformemente alle norme pertinenti. Gli Stati membri possono chiedere la partecipazione della Commissione durante i controlli e le ispezioni in loco.

Gli Stati membri informano annualmente la Commissione circa i progressi compiuti nella realizzazione di progetti di interesse comune e gli investimenti effettuati a tal fine, compreso l'importo del sostegno utilizzato per gli obiettivi legati ai cambiamenti climatici. A questo scopo essi utilizzano, se opportuno, sistemi informativi interattivi, sia geografici che tecnici.

Articolo 22

Conformità alle politiche e al diritto dell'Unione

Soltanto le azioni conformi al diritto dell'Unione e coerenti con le politiche pertinenti dell'Unione sono finanziate ai sensi del presente regolamento.

Articolo 23

Tutela degli interessi finanziari dell'Unione

1. In sede di attuazione delle azioni finanziate in virtù del presente regolamento, la Commissione adotta misure atte ad assicurare la tutela degli interessi finanziari dell'Unione mediante l'applicazione di misure di prevenzione contro le frodi, la corruzione e qualsiasi altra attività illecita, attraverso controlli effettivi e, nel caso in cui siano riscontrate irregolarità, il recupero delle somme indebitamente corrisposte nonché, se del caso, mediante l'applicazione di sanzioni amministrative e finanziarie effettive, proporzionate e dissuasive.
2. La Commissione o i suoi rappresentanti e la Corte dei conti hanno il potere di controllare, in base a documenti e sul posto, tutti i beneficiari delle sovvenzioni, gli organismi di attuazione¹, i contraenti e i subcontraenti che hanno beneficiato di fondi dell'Unione a titolo del presente regolamento.
3. L'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) può condurre indagini, compresi controlli e verifiche sul posto, conformemente alle disposizioni e alle procedure stabilite nel regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio per la lotta antifrode (OLAF)² e nel 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 irregolarità³, al fine di accertare l'eventuale esistenza di frodi, corruzione o qualsiasi altra attività illegale tale da ledere gli interessi finanziari dell'Unione europea in riferimento a una convenzione o decisione di sovvenzione o a un contratto finanziato a titolo del presente regolamento.

¹ [...]

² GU L 136 del 31.5.1999, pag. 1.

³ GU L 292 del 15.11.1996, pag. 2.

4. Fatti salvi i paragrafi 1, 2 e 3, gli accordi di cooperazione con paesi terzi e organizzazioni internazionali, le convenzioni e decisioni di sovvenzione e i contratti che hanno origine dall'applicazione del presente regolamento contengono disposizioni che autorizzano espressamente la Commissione, la Corte dei conti e l'OLAF ad effettuare tali accertamenti e indagini conformemente alle rispettive competenze.

TITOLO II

DISPOSIZIONI GENERALI E FINALI

Articolo 24

Comitati

1. La Commissione è assistita dal comitato di coordinamento del CEF. Tale comitato è da intendere 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.
3. Il comitato assicura un'analisi orizzontale dei programmi di lavoro di cui all'articolo 17 per garantire la coerenza nonché l'individuazione e lo sfruttamento di sinergie tra i settori.

Articolo 25

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega dei poteri di cui all'articolo 20 è conferita alla Commissione dalla data di entrata in vigore del presente regolamento fino al termine del periodo del quadro finanziario pluriennale.

3. La delega dei poteri di cui all'articolo 20 può essere revocata in qualunque momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. 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. La decisione di revoca non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. Un atto delegato adottato in forza dell'articolo 20 entra in vigore solo se non sono state sollevate obiezioni da parte del Parlamento europeo o del Consiglio entro un periodo di due mesi a partire dalla data di notifica dell'atto stesso al Parlamento europeo e al Consiglio o se, prima della scadenza di tale periodo, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale periodo può essere prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 26

Valutazione

1. Alla fine del 2017 la Commissione, in collaborazione con gli Stati membri e i beneficiari interessati, Non oltre la metà del 2018, la Commissione stila una relazione in cui valuta il conseguimento degli obiettivi di tutte le misure (considerando risultati e impatto), l'efficienza dell'uso delle risorse e il valore aggiunto europeo, in vista della decisione da prendere circa il rinnovo, la modificazione o la sospensione delle misure. La valutazione riguarda anche le possibilità di semplificazione, la coerenza interna ed esterna delle misure, il sussistere della rilevanza di tutti gli obiettivi e il loro contributo alle priorità dell'Unione in termini di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva; la relazione tiene conto dei risultati emersi dalla valutazione dell'impatto a lungo termine delle misure precedenti.

2. La Commissione, in stretta collaborazione con gli Stati membri e i beneficiari, effettua una valutazione ex post circa l'efficacia ed efficienza del CEF, il suo impatto sulla coesione economica, sociale e territoriale, il contributo alle priorità dell'Unione in termini di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva nonché la scala e i risultati del sostegno utilizzato per gli obiettivi in materia di cambiamenti climatici.
3. Le valutazioni tengono conto dei progressi compiuti rispetto agli indicatori di efficienza di cui agli articoli 3 e 4.
4. La Commissione comunica le conclusioni di tali valutazioni al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni.
5. La Commissione e gli Stati membri, assistiti dagli altri eventuali beneficiari, possono procedere a una valutazione delle modalità di realizzazione dei progetti nonché dell'impatto della loro attuazione, al fine di stabilire se gli obiettivi previsti, compresi quelli in materia di tutela dell'ambiente, siano stati raggiunti.
6. La Commissione può chiedere a uno Stato membro interessato da un progetto di interesse comune di presentare una valutazione specifica delle azioni e dei progetti collegati finanziati in virtù del presente regolamento oppure, eventualmente, di fornirle le informazioni e l'assistenza necessarie per procedere alla valutazione di tali progetti.

Articolo 27

Informazione, comunicazione e pubblicità

1. I beneficiari curano che sia data adeguata pubblicità ai contributi concessi a norma del presente regolamento per far conoscere all'opinione pubblica il ruolo svolto dall'Unione nella realizzazione dei progetti.

2. La Commissione realizza azioni di informazione e comunicazione riguardo ai progetti e ai risultati del CEF. Le risorse assegnate ad azioni di comunicazione a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, del presente regolamento contribuiscono anche alla copertura delle spese per la comunicazione istituzionale delle priorità politiche dell'Unione europea, nella misura in cui questo sono legate agli obiettivi generali del presente regolamento.

Articolo 28

Disposizioni transitorie

Il presente regolamento non pregiudica il proseguimento o la modificazione, compresa la soppressione totale o parziale, dei progetti interessati, fino alla loro conclusione, o di un contributo finanziario concesso dalla Commissione in base al regolamento (CE) n. 680/2007 e al regolamento (CE) n. 67/2010 o a qualsiasi altro atto normativo applicabile a tale contributo al 31 dicembre 2013, che continuano pertanto ad applicarsi alle azioni interessate fino alla loro chiusura.

Articolo 29

Abrogazione

Fatto salvo l'articolo 28 del presente regolamento, il regolamento (CE) n. 680/2007 e il regolamento (CE) n. 67/2010 sono abrogati a decorrere dal 1° gennaio 2014.

Articolo 30
Entrata in vigore

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

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2014.

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

PARTE I: ELENCO DI PROGETTI INDIVIDUATI IN VIA PRELIMINARE PER LA RETE
CENTRALE NEL SETTORE DEI TRASPORTI

1) Priorità orizzontali

Gestione e servizi innovativi	<i>Cielo unico europeo – SESAR</i>
Gestione e servizi innovativi	<i>Sistemi di applicazioni telematiche per le strade, le ferrovie, le vie navigabili interne e le navi (STI, ERTMS, RIS e VTMS)</i>
Gestione e servizi innovativi	<i>Rete centrale di porti, autostrade del mare e aeroporti, infrastrutture sicure e protette</i>

2) Corridoi della rete centrale

Corridoio Baltico – Adriatico

ALLINEAMENTO:

Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas – Varsavia – Katowice

Gdynia – Danzica – Katowice/Sławków

Danzica – Varsavia

Katowice – Ostrava – Brno – Vienna

Szczecin/Świnoujście – Poznań – Breslavia – Ostrava

Katowice – Žilina – Bratislava – Vienna

Vienna – Graz – Villach – Udine – Trieste

Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna

Graz – Maribor – Lubiana – Capodistria/Trieste

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Helsinki – Tallinn	Porti, autostrade del mare	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali e delle loro interconnessioni, capacità rompighiaccio, autostrade del mare
Tallinn - Riga - Kaunas - Varsavia	Ferrovia	Studi (dettagliati) per la nuova linea interamente interoperabile con scartamento UIC; avvio dei lavori per la nuova linea entro il 2020; interconnessioni ferrovia – aeroporti/porti, terminali ferroviario-stradali, autostrade del mare
Corridoio Via Baltica	Strade	Lavori per sezioni transfrontaliere (EE, LV, LT, PL)
Gdynia – Katowice	Ferrovia	Lavori
Gdynia, Danzica	Porti	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali
Varsavia – Katowice	Ferrovia	Lavori
Breslavia – Poznań – Szczecin/Świnoujście	Ferrovia	Lavori
Bielsko Biala – Žilina	Strade	Lavori
Katowice - Ostrava - Brno - Vienna e Katowice - Žilina - Bratislava - Vienna	Ferrovia	Adeguamento, in particolare delle sezioni transfrontaliere PL-CZ, PL-SK e SK-AT; (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali e delle interconnessioni ferrovia – aeroporti
Vienna - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Ferrovia	Costruzione parziale di nuove linee (Galleria di base del Semmering e linea ferroviaria del Koralm), adeguamento ferrovia; lavori in corso; (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali; adeguamento della linea a doppio binario tra Udine - Cervignano e Trieste
Graz – Maribor – Pragersko	Ferrovia	Studi e lavori per secondo binario
Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria	Porti	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali

Varsavia – Berlino – Rotterdam/Anversa – Felixstowe – Midlands

ALLINEAMENTO:

Frontiera BY – Varsavia – Poznań – *Francoforte sull'Oder* – Berlino – Magdeburgo –
Braunschweig – Hannover
Hannover – Brema – Bremerhaven
Hannover – *Osnabrück* – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht
Utrecht – Amsterdam
Utrecht – Rotterdam – Anversa – Felixstowe – Birmingham – Manchester – Liverpool

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Frontiera BY - Varsavia - Poznań - frontiera DE	Ferrovia	Lavori sulla linea esistente, studi per linea ferroviaria ad alta velocità
Frontiera PL - Berlino - Hannover - Amsterdam/Rotterdam	Ferrovia	Adeguamento di diverse sezioni (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlino)
Bremerhaven - Brema	Ferrovia	Lavori e studi in corso
Berlino - Magdeburgo – Hannover, Mittellandkanal, Canali della Germania occidentale, Reno, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Vie navigabili interne	Studi, lavori per migliorare la navigabilità e adeguamento delle vie navigabili e delle chiuse
Chiuse di Amsterdam e Amsterdam - Rijnkanaal	Vie navigabili interne	Studi in corso sulle chiuse; porto: interconnessioni (studi e lavori, compreso l'adeguamento del "Beatrix Lock" (chiusa di Beatrix))
Felixstowe – Midlands	Ferrovia, porto, piattaforme multimodali	Adeguamento ferrovia, interconnessioni porto e piattaforme multimodali
Manchester – Liverpool	Ferrovia	Adeguamento, compreso il Northern Hub

Corridoio Mediterraneo

ALLINEAMENTO:

Algeciras – Bobadilla – Madrid – Saragozza – Tarragona

Siviglia – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcellona – *Perpignan* – Lione – Torino – Novara – Milano – Verona – Padova –
Venezia – Ravenna/Trieste/Capodistria - Lubiana – Budapest – frontiera UA

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Algeciras - Madrid	Ferrovia	Studi in corso, lavori da avviare entro il 2015 e ultimare entro il 2020
Siviglia - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Ferrovia	Studi e lavori
Valencia - Tarragona - Barcellona	Ferrovia	Costruzione tra il 2014 e il 2020
Barcellona	Porto	Interconnessioni ferroviarie con porto e aeroporto
Barcellona - Perpignan	Ferrovia	Sezione transfrontaliera, lavori in corso, completamento della nuova linea entro il 2015, adeguamento della linea esistente
Perpignan - Montpellier	Ferrovia	Snodo Nîmes - Montpellier da rendere operativo nel 2017, snodo Montpellier - Perpignan entro il 2020
Lione	Ferrovia	Bypass sudorientale: studi e lavori
Lione - Torino	Ferrovia	Sezione transfrontaliera, lavori sulla galleria di base da avviare entro il 2020; studi sulle vie di accesso
Milano - Brescia	Ferrovia	Parziale adeguamento, linea ad alta velocità parzialmente nuova
Brescia - Venezia - Trieste	Ferrovia	Lavori da avviare entro il 2014 in diversi punti
Milano – Cremona- Mantova – Porto Levante /Venezia – Ravenna/Trieste	Vie navigabili interne	Studi, adeguamento, lavori
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Porti di navigazione interna	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali
Trieste - Divača	Ferrovia	Studi e parziale adeguamento in corso; sezione transfrontaliera da realizzare con termine oltre il 2020
Capodistria - Divača - Lubiana - Pragersko	Ferrovia	Studi e adeguamento/linea parzialmente nuova

Nodo di Lubiana	Ferrovia	Nodo ferroviario di Lubiana, compresa piattaforma multimodale; interconnessione ferrovia-aeroporto
Pragersko - Zalău	Ferrovia	Sezione transfrontaliera: studi, inizio dei lavori entro il 2020
Lendava - Letenye	Strade	Adeguamento della sezione transfrontaliera
Boba- Székesfehérvár	Ferrovia	Adeguamento
Budapest – Miskolc - frontiera UA	Ferrovia	Adeguamento
Vásárosnamény-frontiera UA	Strade	Adeguamento della sezione transfrontaliera

Amburgo/Rostock – Burgas – Pireo – Nicosia

ALLINEAMENTO:

Amburgo – Berlino

Rostock – Berlino – *Dresda* – Ústí nad Labem – Melnik/Praga - Kolin

Praga – Ostrava/Prerov – Žilina – Košice – frontiera UA

Kolin – Pardubice – *Brno* – Vienna/Bratislava – Budapest – *Arad* – Timișoara – Craiova – Calafat –

Vidin – Sofia

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – frontiera TR

Sofia – Salonicco – Atene – Pireo – Lemesos – Nicosia

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Dresda – Praga	Ferrovia	Studi per linea ferroviaria ad alta velocità
Praga	Ferrovia	Adeguamento, bypass merci; collegamento ferroviario aeroporto
Praga – Breclav	Ferrovia	Adeguamento
Ostrava/Prerov – Žilina – Kosice	Ferrovia	Adeguamento, piattaforme multimodali
Zlín – Žilina	Strade	Sezione transfrontaliera
Amburgo - Dresda - Praga - Pardubice	Vie navigabili interne	Studi Elba e Vltava, lavori per migliorare la navigabilità e adeguamento
Chiuse di Děčín	Vie navigabili interne	Studi

Breclav - Bratislava	Ferrovia	Sezione transfrontaliera, adeguamento
Bratislava - Hegyeshalom	Ferrovia	Sezione transfrontaliera, adeguamento
Mosonmagyaróvár – frontiera SK	Strade	Adeguamento della sezione transfrontaliera
Tata – Biatorbágy	Ferrovia	Adeguamento
Budapest - Arad - Timișoara - Calafat	Ferrovia	Adeguamento quasi ultimato in HU, ancora in corso in RO
Vidin - Sofia - Burgas/frontiera TR Sofia - Salonicco - Atene/Pireo	Ferrovia	Studi e lavori Vidin – Sofia – Salonicco – Atene; adeguamento Sofia – Burgas/frontiera TR
Vidin – Craiova	Strade	Adeguamento della sezione transfrontaliera
Atene/Pireo - Lemesos	Porti, autostrade del mare	Capacità portuale e interconnessioni multimodali
Lemesos – Nicosia	Porti, piattaforme multimodali	Adeguamento dell'interconnessione modale, compresa la circonvallazione meridionale di Nicosia, studi e lavori, sistemi di gestione del traffico
Nicosia - Larnaca	Piattaforme multimodali	Interconnessioni multimodali e sistemi di applicazioni telematiche

Helsinki – La Valletta

ALLINEAMENTO:

Frontiera RU – HaminaKotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stoccolma – Malmö – Copenaghen –

Lubecca – Amburgo – Hannover

Brema – Hannover – Norimberga – Monaco – *Innsbruck* – Verona – Bologna – Firenze – Roma –

Napoli – Bari – Taranto – La Valletta

Napoli – Gioia Tauro – Palermo – La Valletta

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

HaminaKotka - Helsinki	Porti, ferrovia	Interconnessioni con i porti, adeguamento ferrovia, capacità rompighiaccio
Helsinki	Ferrovia	Collegamento aeroporto-ferrovia
Frontiera RU - Helsinki	Ferrovia	Lavori in corso

Helsinki – Turku	Ferrovia	Adeguamento
Turku/Naantali - Stoccolma	Porti, autostrade del mare	Interconnessioni con i porti, capacità rompighiaccio
Stoccolma - Malmö (Triangolo nordico)	Ferrovia	Lavori in corso su sezioni specifiche
Fehmarn	Ferrovia	Studi in corso, lavori di costruzione collegamento fisso cintura di Fehmarn con inizio nel 2015
Copenaghen - Amburgo via Fehmarn: vie di accesso	Ferrovia	Vie di accesso in DK da ultimare entro il 2020, vie di accesso in DE da realizzare in due fasi: elettrificazione del primo binario con il completamento del collegamento fisso e secondo binario sette anni dopo
Amburgo/Brema - Hannover	Ferrovia	Studi in corso
Monaco - Wörgl	Ferrovia	Accesso alla galleria di base del Brennero e sezione transfrontaliera: studi
Galleria di base del Brennero	Ferrovia	Studi e lavori
Fortezza - Verona	Ferrovia	Studi e lavori
Napoli - Bari	Ferrovia	Studi e lavori
Napoli - Reggio Calabria	Ferrovia	Adeguamento
Verona – Bologna	Ferrovia	Adeguamento in corso
Napoli, Bari	Porti	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali
Messina - Catania - Palermo	Ferrovia	Adeguamento (sezioni rimanenti)
Palermo/Taranto - La Valletta/Marsa Scirocco	Porti, autostrade del mare	Interconnessioni con i porti
La Valletta - Marsa Scirocco	Porto, aeroporto	Adeguamento dell'interconnessione modale, compresa Marsa Scirocco - Luqa - La Valletta, sistemi di applicazioni telematiche

Genova – Rotterdam

ALLINEAMENTO:

Genova – Milano – *Lugano* – Basilea

Genova –Novara – *Briga* – Berna – Basilea – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Coblenza –
Colonia

Colonia – Düsseldorf – Duisburg – Nimega/Arnhem – Utrecht – Amsterdam

Nimega – Rotterdam

Colonia – Liegi – Bruxelles – Gand – Zeebrugge

Liegi – Anversa

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Genova	Porto	Interconnessioni con i porti
Genova - Milano/Novara - frontiera CH	Ferrovia	Studi; inizio dei lavori entro il 2020
Basilea - Anversa/Rotterdam-Amsterdam	Vie navigabili interne	Adeguamento, lavori per migliorare la navigabilità
Karlsruhe - Basilea	Ferrovia	Lavori in corso
Francoforte - Mannheim	Ferrovia	Studi in corso
Liegi	Ferrovia	Collegamento ferroviario porto e aeroporto
Rotterdam – Zevenaar	Ferrovia	Studi in corso
Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Ferrovia	Lavori in corso
Zeebrugge – Gand – Anversa - frontiera DE	Ferrovia	Adeguamento
Zeebrugge	Porto	Chiuse: studi, interconnessioni (studi e lavori)

Lisbona – Strasburgo

ALLINEAMENTO:

Sines / Lisbona – Madrid – Valladolid

Lisbona – Aveiro – Leixões/Porto

Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Parigi – Metz - Mannheim/Strasburgo

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Linea ferroviaria ad alta velocità Sines/Lisbona – Madrid	Ferrovia, porti	Studi e lavori in corso, adeguamento dell'interconnessione modale dei porti di Sines/Lisbona
Linea ferroviaria ad alta velocità Porto - Lisbona	Ferrovia	Studi in corso
Collegamento ferroviario Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	Ferrovia	Sezione transfrontaliera: lavori in corso
Collegamento ferroviario Bergara - San Sebastián - Bayonne	Ferrovia	Fine dei lavori prevista entro il 2016 in ES, entro il 2020 in FR
Bayonne - Bordeaux	Ferrovia	Consultazione pubblica in corso
Bordeaux - Tours	Ferrovia	Lavori in corso
Parigi	Ferrovia	Bypass meridionale ad alta velocità
Baudrecourt - Mannheim	Ferrovia	Adeguamento
Baudrecourt - Strasburgo	Ferrovia	Lavori in corso, da ultimare entro il 2016

Dublino – Londra – Parigi – Bruxelles

ALLINEAMENTO:

Belfast – Dublino – Birmingham

Glasgow/Edimburgo – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Londra – Lille – Bruxelles

Dublino/Cork/Southampton – Le Havre – Rouen – Parigi

Londra – Dover – Calais – Parigi

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Cork - Dublino - Belfast	Ferrovia	Studi e lavori; connessioni multimodali di Belfast; interconnessione Dublino (DART)
Glasgow - Edimburgo	Ferrovia	Adeguamento
Manchester – Liverpool	Ferrovia	Adeguamento ed elettrificazione
Alta velocità 2	Ferrovia	Studi e lavori per una linea ad alta velocità Londra - Midlands
Birmingham – Reading – Southampton	Ferrovia	Adeguamento della linea per il trasporto merci
Cardiff - Bristol - Londra	Ferrovia	Adeguamento, compreso Crossrail
Dublino, Cork, Southampton, Le Havre	Porti, ferrovia	Studi e lavori su capacità portuale, autostrade del mare e interconnessioni
Le Havre - Parigi	Vie navigabili interne	Adeguamento
Le Havre - Parigi	Ferrovia	Studi
Calais - Parigi	Ferrovia	Studi preliminari
Bruxelles	Ferrovia	Studi e lavori (connessione nord-sud per linee convenzionali e ad alta velocità)

Amsterdam – Basilea/Lione – Marsiglia

ALLINEAMENTO:

Amsterdam – Rotterdam – Anversa – Bruxelles – Lussemburgo

Lussemburgo – Metz – Digione – Macon – Lione – Marsiglia

Lussemburgo – Metz – Strasburgo – Basilea

Anversa/Zeebrugge – Gand – Dunkerque/Lille – Parigi

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Maas, compresa Maaswerken	Vie navigabili interne	Adeguamento
Albertkanaal/ Canale Bocholt-Herentals	Vie navigabili interne	Adeguamento
Corridoio Reno-Schelda	Vie navigabili interne	Chiuse: studi in corso
Terneuzen	Marittimo	Chiuse: studi in corso; lavori
Terneuzen - Gand	Vie navigabili interne	Studi, adeguamento
Anversa	Marittimo, porto, ferrovia	Chiuse: studi in corso; porto; interconnessioni (compreso l'accesso di una seconda linea ferroviaria al porto di Anversa)
Canale Senna nord; Senna - Escaut	Vie navigabili interne	Progetto completato, procedura di dialogo competitivo avviata, completamento generale previsto entro il 2018; adeguamento, comprese connessioni transfrontaliere
Dunkerque – Lille	Vie navigabili interne	Studi in corso
Anversa, Bruxelles, Charleroi	Vie navigabili interne	Adeguamento
Adeguamento delle vie navigabili in Vallonia	Vie navigabili interne	Studi, adeguamento, connessioni intermodali
Bruxelles - Lussemburgo - Strasburgo	Ferrovia	Lavori in corso
Anversa – Namur - frontiera LUX – frontiera FR	Ferrovia	Adeguamento della linea per il trasporto merci
Strasburgo - Mulhouse - Basilea	Ferrovia	Adeguamento
Collegamenti ferroviari Lussemburgo - Digione - Lione (TGV Reno – Rodano)	Ferrovia	Studi e lavori
Lione	Ferrovia	Bypass orientale: studi e lavori
Canale Saona - Mosella/Reno	Vie navigabili interne	Studi preliminari in corso
Rodano	Vie navigabili interne	Adeguamento
Porto di Marsiglia-Fos	Porto	Interconnessioni e terminali multimodali

Corridoio Strasburgo – Danubio

ALLINEAMENTO:

Strasburgo – Stoccarda – Monaco – Wels/Linz

Strasburgo – Mannheim – Francoforte – Würzburg – Norimberga – Ratisbona – *Passau* – Wels/Linz

Wels/Linz – Vienna – Bratislava

Vienna/Bratislava – Budapest – *Arad – Braşov* – Bucarest – Costanza – *Sulina*

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Collegamento ferroviario Strasburgo - Kehl Appenweier	Ferrovia	Lavori interconnessione Appenweier
Karlsruhe - Stoccarda - Monaco	Ferrovia	Studi e lavori in corso
Monaco - Mühldorf - Freilassing - Salisburgo	Ferrovia	Studi e lavori in corso
Salisburgo - Wels	Ferrovia	Studi
Norimberga - Ratisbona - Passau - Wels	Ferrovia	Studi e lavori
Collegamento ferroviario Wels - Vienna	Ferrovia	Fine dei lavori prevista entro il 2017
Vienna – Bratislava / Vienna – Budapest / Bratislava – Budapest	Ferrovia	Studi linea ferroviaria ad alta velocità (compreso l'allineamento delle connessioni tra le tre città)
Komárom – Komárno	Vie navigabili interne	Studi e lavori per ponte transfrontaliero
Arad - Braşov - Bucarest - Costanza	Ferrovia	Adeguamento di sezioni specifiche; studi sull'alta velocità
Meno – Canale Meno-Donau	Vie navigabili interne	Studi e lavori su diverse sezioni e strozzature; porti sulle vie navigabili interne: interconnessioni multimodali
Danubio	Vie navigabili interne	Studi e lavori su diverse sezioni e strozzature; porti sulle vie navigabili interne: interconnessioni multimodali
Bucarest – Canale Danubio	Vie navigabili interne	Studi e lavori
Costanza	Porto	Interconnessioni con i porti

3) Altre sezioni della rete centrale

Sofia – frontiera ex Repubblica jugoslava di Macedonia	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi in corso
Sofia – frontiera Serbia	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi in corso
Timișoara – frontiera Serbia	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi in corso
Monaco – Praga	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi e lavori
Norimberga – Praga	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi
Breslavia – Praga	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi
Nowa Sól – Hradec Králové	Transfrontaliera	Strade	Lavori
Lubiana - frontiera HR	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi
Brno - frontiera AT	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Budapest – Zvolen	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Budapest – frontiera HR	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi
Budapest – frontiera SRB	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi
Corridoio di Botnia: Lulea – Oulu	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi e lavori
TarguNeamt–Ungheni	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Zalau-Halmeu	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Marijampole-Kybartai (frontiera LT/RU)	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Vilnius-frontiera LT/BY	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Nord-ovest Spagna	Strozzatura	Ferrovia	Lavori in corso
Francoforte – Fulda – Erfurt – Berlino	Strozzatura	Ferrovia	Studi
Halle – Lipsia – Norimberga	Strozzatura	Ferrovia	Lavori in corso, da ultimare entro il 2017
Linea ferroviaria Egnatia	Strozzatura	Ferrovia	Studi in corso
Sundsvall – Umea – Lulea	Strozzatura	Ferrovia	Studi e lavori
Malmö - Göteborg	Altro, rete centrale	Ferrovia	Lavori
Stoccolma – Gävle – Sundsvall	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento, lavori
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento, lavori

Botnia – Kiruna – frontiera NO	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi e lavori
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento
Collegamento ferroviario Shannon Foynes - Limerick Junction	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi
Collegamento ferroviario di Wilhelmshaven e Bremerhaven	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi in corso
Frontiera UA – Cracovia – Katowice – Breslavia – Dresda	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento
Zilina – frontiera UA	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento
Ventspils – Riga – frontiera RU/BY	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento, interconnessioni con i porti, autostrade del mare
Klaipeda – Kaunas – Vilnius – frontiera BY	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento, interconnessione aeroporto
Kybartai – Kaunas	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento
Tallin – Tartu - Koidula – frontiera RU	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento
Marsiglia – Tolone – Nizza – Ventimiglia - Genova	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi sull’alta velocità
Bordeaux – Tolosa	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi sull’alta velocità
Helsinki – Oulu	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento di sezioni
Pamplona – Saragozza – Sagunto	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi e lavori
Atene - Patrasso	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi e lavori, interconnessioni con i porti
Brunsbüttel - Kiel (canale di Kiel)	Altro, rete centrale	Vie navigabili interne	Ottimizzazione dello stato di navigazione

PARTE II: ELENCO DI CORRIDOI E AREE PRIORITARI PER LE INFRASTRUTTURE NEL
SETTORE DELL'ENERGIA¹

a) Corridoi prioritari		
	Obiettivo	Stati membri interessati
1. Rete elettrica offshore nei mari del Nord Europa ("NSOG")	Sviluppare una rete elettrica offshore integrata nel Mare del Nord, nel Mare d'Irlanda, nel canale della Manica, nel Mar Baltico e nei mari vicini per trasportare elettricità dalle fonti rinnovabili offshore ai centri di consumo e immagazzinaggio e incrementare lo scambio transfrontaliero di elettricità	Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Irlanda, Lussemburgo, Paesi Bassi, Regno Unito, Svezia
2. Interconnessioni nord-sud per l'elettricità in Europa sud-occidentale ("NSI West Electricity")	Sviluppare interconnessioni tra Stati membri della regione e paesi terzi del Mediterraneo, in particolare per integrare l'elettricità prodotta da fonti rinnovabili	Belgio, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito, Spagna
3. Interconnessioni nord-sud per il gas in Europa occidentale ("NSI West Gas"):	Potenziare le capacità di interconnessione per i flussi di gas nord-sud in Europa occidentale nell'obiettivo di diversificare ulteriormente le vie di approvvigionamento e accrescere l'erogabilità a breve termine	Belgio, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito, Spagna

¹ Prima dell'adozione del presente regolamento, il testo della parte II dell'allegato sarà allineato al testo finale dell'allegato I del regolamento XXXX/2012 sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee che abroga la decisione n. 1364/2006/CE, fatta eccezione per il corridoio prioritario del petrolio.

<p>4. Interconnessioni nord-sud per l'elettricità in Europa centro-orientale e sud-orientale ("NSI East Electricity"):</p>	<p>Rafforzare le interconnessioni e le linee interne lungo le direttrici nord-sud ed est-ovest per completare il mercato interno e integrare la produzione da fonti rinnovabili</p>	<p>Austria, Bulgaria, Cipro, Germania, Grecia, Italia, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Ungheria</p>
<p>5. Interconnessioni nord-sud per il gas in Europa centro-orientale e sud-orientale ("NSI East Gas"):</p>	<p>Rafforzare i collegamenti regionali per il gas tra la regione del Mar Baltico, i Mari Adriatico ed Egeo e il Mar Nero, in particolare per incrementare la diversificazione e la sicurezza dell'approvvigionamento di gas</p>	<p>Austria, Bulgaria, Cipro, Germania, Grecia, Italia, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Ungheria</p>
<p>6. Piano di interconnessione del mercato energetico del Baltico per l'elettricità ("BEMIP Electricity"):</p>	<p>Sviluppare interconnessioni fra gli Stati membri nella regione baltica e rafforzare conseguentemente le infrastrutture di rete interne, nell'obiettivo di porre fine all'isolamento degli Stati baltici e di promuovere l'integrazione di mercato nella regione</p>	<p>Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia, Svezia</p>
<p>7. Piano di interconnessione del mercato energetico del Baltico per il gas ("BEMIP Gas"):</p>	<p>Porre fine all'isolamento dei tre Stati baltici e della Finlandia interrompendo la dipendenza da un unico fornitore e incrementando la diversificazione degli approvvigionamenti nella regione del Mar Baltico</p>	<p>Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia, Svezia</p>

8. Corridoio meridionale del gas (“SGC”):	Trasportare il gas dal Bacino del Caspio, dall’Asia centrale, dal Medio Oriente e dal Mediterraneo orientale nell’Unione per incrementare la diversificazione delle fonti di approvvigionamento del gas	Austria, Bulgaria, Cipro, Francia, Germania, Grecia, Italia, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Ungheria
---	---	--

b) Aree prioritarie		
	Obiettivo	Stati membri interessati
Introduzione di reti intelligenti	Accelerare l’adozione di tecnologie di rete intelligenti in tutta l’Unione per integrare in maniera efficiente i comportamenti e le azioni di tutti gli utenti collegati alla rete elettrica	Tutti
Autostrade elettriche	Sviluppare le prime autostrade elettriche entro il 2020, nell’obiettivo di costruire un sistema di autostrade elettriche in tutto il territorio dell’Unione	Tutti
Rete transfrontaliera dell’anidride carbonica	Preparare la costruzione di infrastrutture per il trasporto dell’anidride carbonica tra Stati membri alla luce dell’introduzione della cattura e dello stoccaggio di anidride carbonica	Tutti

PARTE III: ELENCO DELLE PRIORITÀ INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE E DELLE
AREE DI INTERVENTO
NEL SETTORE DELLE TELECOMUNICAZIONI¹

[a) Priorità orizzontali

Gestione, cartografia e servizi innovativi	<p>Misure di assistenza tecnica e replicazione di progetti, se necessario per l'introduzione delle soluzioni e la governance, comprese azioni per la pianificazione di progetti e investimenti e studi di fattibilità.</p> <p>Realizzazione di una cartografia delle infrastrutture della banda larga a livello paneuropeo per avere una rilevazione fisica dettagliata costantemente aggiornata e una documentazione sui siti pertinenti, un'analisi dei diritti di passaggio, una valutazione del potenziale in termini di ammodernamento delle strutture esistenti, ecc.</p> <p>Analisi dell'impatto ambientale, tenendo conto dell'adattamento ai cambiamenti climatici, delle necessità di mitigazione e della capacità di adattamento alle catastrofi.</p>
Azioni di sostegno e altre misure di sostegno tecnico	Azioni necessarie per preparare la realizzazione di progetti di interesse comune o azioni utili a tal fine, compresi gli studi preparatori, di fattibilità, di valutazione e di convalida, nonché ogni altra misura di sostegno tecnico, comprese le azioni preliminari ai lavori, effettuata per definire e sviluppare completamente un'azione.

¹ Dal momento che i contenuti dell'allegato sono strettamente legati alla questione dei collegamenti funzionali (cfr. nota all'articolo 7, paragrafo 4), nonché alle discussioni relative alla proposta, presentata dalla Commissione, di regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee di telecomunicazioni che abroga la decisione n. 1336/97/CE (in appresso "orientamenti INFOS"), la parte III dell'allegato sarà oggetto di ulteriori discussioni in seno al Gruppo "Telecomunicazioni".

b) Reti a banda larga

L'intervento nel campo della banda larga contribuirà a una crescita intelligente e inclusiva attraverso la creazione di un portafoglio di progetti equilibrato e geograficamente diversificato comprendente progetti per le reti a 30 Mbps e a 100 Mbps e più, nonché progetti urbani-suburbani e rurali, nell'obiettivo di raggiungere un livello soddisfacente di connettività in tutti gli Stati membri.

Caratteristiche dell'intervento	Descrizione
L'intervento nel campo delle reti a banda larga comprenderà:	investimenti in reti a banda larga che permettano di conseguire l'obiettivo, indicato nell'agenda digitale per il 2020, di una copertura universale a 30 Mbps; oppure
	investimenti in reti a banda larga che permettano di conseguire l'obiettivo, indicato nell'agenda digitale per il 2020, di avere almeno il 50% dei nuclei familiari collegato a Internet con un abbonamento da almeno 100 Mbps.
L'intervento nel campo delle reti a banda larga consisterà in particolare in uno o più dei seguenti elementi:	introduzione dell'infrastruttura fisica passiva o introduzione dell'infrastruttura fisica combinata passiva e attiva e degli elementi infrastrutturali accessori, con i servizi necessari per il funzionamento di tale infrastruttura;
	strutture e servizi associati, quali cablaggio degli edifici, antenne, torri e altre strutture di supporto, condotti, guaine, piloni, pozzetti e armadi di distribuzione;
	sfruttamento di potenziali sinergie tra l'introduzione delle reti a banda larga e di altre reti di servizi pubblici (energia, trasporti, acqua, fognature ecc.), in particolare quelle legate alla distribuzione intelligente dell'elettricità.

c) Infrastrutture di servizi digitali

Sarà assicurato un sostegno nelle seguenti aree di intervento nel campo delle infrastrutture di servizi digitali.

Servizio digitale	Descrizione
<i>Dorsali transeuropee ad alta velocità per le amministrazioni pubbliche</i>	Infrastrutture costituite da dorsali pubbliche transeuropee in grado di assicurare una connettività ad alta velocità tra le istituzioni pubbliche in aree quali la pubblica amministrazione, la cultura, l'istruzione e la salute.
<i>Erogazione transfrontaliera di servizi di eGovernment</i>	Piattaforme di interazione transfrontaliere standardizzate e di facile impiego, che determineranno guadagni di efficienza a tutti i livelli dell'economia e nel settore pubblico e contribuiranno al mercato unico. Tali piattaforme rendono possibili appalti elettronici (e-Procurement), servizi sanitari online, presentazione standardizzata di informazioni aziendali, scambio elettronico di informazioni giudiziarie, registrazione online transeuropea delle imprese, servizi di e-Government per le imprese, compresa la registrazione online transeuropea delle imprese.
<i>Creazione delle condizioni per consentire l'accesso a informazioni detenute dal settore pubblico e servizi multilinguistici</i>	Digitalizzazione di grandi collezioni e raccolte di risorse culturali europee e incentivazione del loro riutilizzo da parte di terzi. Realizzazione, entro il 2020, del pieno accesso a tutte le informazioni non riservate detenute dal settore pubblico nell'UE al fine di un loro riutilizzo. Creazione delle condizioni per consentire a tutte le imprese UE di offrire servizi online nella propria lingua accessibili e utilizzabili in modo integrato in qualsiasi lingua UE
<i>Sicurezza e prevenzione di atti illeciti</i>	Apparecchiature di elaborazione, banche dati e strumenti software condivisi per i Safer Internet Centres (centri per una maggior sicurezza di Internet) negli Stati membri, nonché operazioni di back office per la gestione delle segnalazioni di contenuti legati ad abusi sessuali Infrastrutture di servizi critiche, tra cui canali e piattaforme di comunicazione sviluppati e introdotti per migliorare a livello UE le capacità di preparazione, condivisione delle informazioni, coordinamento e risposta.

<i>Introduzione di soluzioni informatiche e telematiche per le reti energetiche intelligenti e per la fornitura di servizi energetici intelligenti</i>	Moderne tecnologie dell'informazione e della comunicazione nel campo dei servizi energetici intelligenti per soddisfare le esigenze dei cittadini (che possono essere sia produttori, sia consumatori di energia), dei fornitori di energia e degli enti pubblici.
--	--

]