COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 4.3.2020
COM(2020) 78 final

2020/0035 (COD)

Proposta di

DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa a un Anno europeo delle ferrovie (2021)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

Nella sua comunicazione dell'11 dicembre 2019[1] la Commissione ha illustrato un Green Deal per l'Unione europea e i suoi cittadini. Tale comunicazione riformula su nuove basi l'impegno della Commissione ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente, ovvero il compito che definisce la nostra generazione. Si tratta di una nuova strategia di crescita mirata a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse. Il Green Deal europeo è parte integrante della strategia della Commissione per attuare l'Agenda 2030 e gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite[2]. L'obiettivo di realizzare un'Unione europea a impatto climatico zero entro il 2050 è stato approvato dal Consiglio nelle sue conclusioni del 12 dicembre 2019[3] e dal Parlamento europeo nella sua risoluzione del 15 gennaio 2020[4].

Il Green Deal europeo invita in particolare ad accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile e intelligente, dato che i trasporti sono responsabili di un quarto delle emissioni di gas a effetto serra dell'Unione e che il loro impatto è in continua crescita. Per conseguire la neutralità climatica è necessario ridurre le emissioni prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050 e occorrerà il contributo di tutti i modi di trasporto. Nell'ambito del Green Deal europeo, la Commissione ha annunciato una strategia per una mobilità intelligente e sostenibile, che sarà adottata nel 2020 e affronterà questa sfida, senza trascurare alcuna fonte di emissione. Una delle azioni previste è il trasferimento di una parte sostanziale del 75 % dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada alle ferrovie e alle vie navigabili interne.

Le ferrovie, che sono uno dei modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente ed efficienti dal punto di vista energetico, devono svolgere un ruolo di primo piano al fine di accelerare la riduzione delle emissioni prodotte dai trasporti. Sono infatti in massima parte elettrificate ed emettono una quantità di CO_2 molto inferiore rispetto al trasporto equivalente su strada o per via aerea. Le ferrovie sono anche il solo modo di trasporto ad aver ridotto le emissioni di CO_2 in maniera pressoché costante dal 1990 a dispetto dell'incremento dei volumi di trasporto: nel 2016 rappresentavano solo lo 0,5 % delle emissioni di CO_2 prodotte da tutti i modi di trasporto. Inoltre le ferrovie generano solo il 2 % del consumo totale di energia dell'Unione nel settore dei trasporti, pur avendo trasportato, nel 2016, l'11,2 % delle merci e il 6,6 % dei passeggeri (in relazione a tutti i modi di trasporto)[5]. Il settore ferroviario ha ridotto il proprio consumo di energia tra il 1990 e il 2016[6] e utilizza una quantità crescente di fonti di energia rinnovabili.

Mentre la quota del trasporto ferroviario di passeggeri nell'ambito dei trasporti terrestri nell'Unione è aumentata dal 7,0 % al 7,6 % tra il 2007 e il 2016, per quanto concerne il trasporto merci, dal picco raggiunto nel 2011 (19 %), la quota del trasporto ferroviario

---

1 Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dell'11 dicembre 2019, sul Green Deal europeo [COM(2019) 640 final].

2 https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld.

3 Conclusioni del Consiglio europeo del 12 dicembre 2019 (https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/it/pdf).

4 Risoluzione del Parlamento europeo del 15 gennaio 2020 sul Green Deal europeo [2019/2956(RSP)].

5 "*EU transport statistical pocket book 2019*" (Taccuino statistico 2019 dell'UE sui trasporti).

6 "*EU transport statistical pocket book 2019*".

nell'ambito del trasporto merci via terra nell'Unione è scesa al 16,65 % nel 2017[7]. Sono numerosi gli ostacoli ancora da superare in vista del conseguimento di un autentico spazio ferroviario europeo unico, anche in relazione alla necessità di ridurre al minimo il rumore. Superare tali ostacoli, assieme a una riduzione dei costi e a un'accelerazione dell'innovazione, permetterà al settore ferroviario di realizzare appieno il proprio potenziale. Il settore necessita pertanto di un ulteriore impulso per migliorare la propria attrattiva nei confronti di viaggiatori e imprese quale mezzo di trasporto che soddisfa le loro esigenze di mobilità sia quotidiane sia su più lunghe distanze. Incrementare la quota di passeggeri e merci trasportati su rotaia contribuirà altresì a ridurre sia la congestione del traffico sia le emissioni pericolose per la salute umana, in particolare l'inquinamento atmosferico.

Scopo della proposta di dichiarare il 2021 "Anno europeo delle ferrovie" è promuovere il trasporto ferroviario in linea con gli obiettivi fissati nella comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo, anche per quanto concerne la mobilità sostenibile e intelligente. Mediante progetti, dibattiti, manifestazioni, esposizioni e iniziative in tutta Europa, l'Anno europeo delle ferrovie promuoverà il trasporto ferroviario come modalità attraente e sostenibile per spostarsi in Europa presso i cittadini, le imprese e le autorità, sottolineandone in particolare la dimensione unionale e innovativa. Rivolgendosi ai cittadini, senza limitarsi al settore ferroviario, tramite manifestazioni dedicate e campagne di comunicazione, convincerà un numero maggiore di persone e imprese a utilizzare le ferrovie.

Il 2021 è un anno importante per la politica ferroviaria dell'Unione. Sarà il primo anno completo di applicazione delle norme concordate nell'ambito del quarto pacchetto ferroviario[8] in tutta l'UE, in particolare per quanto concerne l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri e la riduzione di costi e oneri amministrativi per le imprese ferroviarie attive nell'UE. In vari Stati membri si registra un interesse pubblico crescente per i trasporti ferroviari, anche per i treni notturni, di cui è valida testimonianza la popolarità dell'iniziativa #DiscoverEU[9]. Inoltre il festival internazionale delle arti "Europalia"[10] dedicherà la sua edizione 2021 all'influenza delle ferrovie in campo artistico e ne sottolineerà il ruolo di promotore efficace di cambiamenti sociali, economici e industriali. Il 2021 è pertanto considerato un anno particolarmente opportuno per dar vita all'iniziativa in questione.

L'obiettivo principale, come per tutti gli scorsi Anni europei, è sensibilizzare alle sfide e alle opportunità ed evidenziare il ruolo dell'Unione nella promozione di soluzioni condivise. L'obiettivo dell'Anno europeo delle ferrovie è incoraggiare e sostenere l'impegno profuso dall'Unione, dagli Stati membri, dalle autorità regionali e locali e da altre organizzazioni allo scopo di incrementare la quota di passeggeri e merci trasportati su ferrovia. L'Anno europeo dovrebbe in particolare promuovere le ferrovie quale modo di trasporto sostenibile, innovativo e sicuro, rivolgendosi al grande pubblico, e ai giovani in particolare. Dovrebbe altresì sottolineare la dimensione europea e transfrontaliera delle ferrovie, che avvicinano i cittadini, consentono loro di scoprire l'Unione in tutta la sua diversità, promuovono la coesione e contribuiscono a integrare il mercato interno dell'Unione. Dovrebbe rafforzare inoltre il contributo offerto dalle ferrovie all'economia, all'industria e più in generale alla società dell'Unione e promuovere le ferrovie come un elemento importante delle relazioni tra l'Unione e i paesi terzi, in particolare nei Balcani occidentali.

---

7 "*EU transport statistical pocket book 2019*".

8 https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_it.

9 https://europa.eu/youth/discovereu_it.

10 https://europalia.eu.

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

Come indicato in precedenza, l'Anno europeo delle ferrovie promuoverà il trasporto ferroviario in linea con gli obiettivi fissati nella comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo, anche per quanto concerne la mobilità sostenibile e intelligente. Proseguirà inoltre il lavoro relativo a iniziative e politiche esistenti nel settore, quali ad esempio l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri e la riduzione di costi e oneri amministrativi per le imprese ferroviarie attive nell'Unione. Analogamente a quanto avviene per gli altri Anni europei, tra le misure figureranno campagne di informazione e di promozione e manifestazioni, progetti e iniziative su scala unionale, nazionale, regionale e locale, finalizzati a trasmettere messaggi chiave e diffondere informazioni su esempi di buone pratiche.

L'Anno europeo rappresenterà un'opportunità per incoraggiare le autorità degli Stati membri e il settore a collaborare per promuovere il trasporto ferroviario. Sarà fatto tutto il possibile per garantire che le attività organizzate nel corso dell'Anno europeo siano commisurate alle esigenze e alle condizioni di ogni Stato membro. Si richiede pertanto agli Stati membri di nominare un coordinatore nazionale incaricato di organizzare la partecipazione all'Anno europeo delle ferrovie. Verrà istituito un gruppo direttivo europeo composto da rappresentanti dei coordinatori nazionali. La Commissione convocherà riunioni dei coordinatori nazionali per coordinare lo svolgimento dell'Anno europeo e scambiare informazioni sulla sua attuazione a livello nazionale e di Unione.

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

L'Anno europeo delle ferrovie è collegato ad altri settori strategici dell'Unione, quali lo sviluppo regionale, la competitività industriale, il turismo sostenibile, l'innovazione, l'occupazione, l'istruzione, la gioventù, la cultura e l'accessibilità per le persone con disabilità, come pure ai legami dell'Unione con i paesi vicini. Metterà in evidenza la dimensione europea e transfrontaliera delle ferrovie quali mezzo per trasportare merci, viaggiare, scoprire il continente e collegarlo in una maniera sostenibile e orientata al futuro. Alcune delle attività svolte nel contesto dell'Anno europeo potrebbero essere eventualmente finanziate nell'ambito di programmi dell'Unione esistenti, quali Orizzonte Europa, il meccanismo per collegare l'Europa, i Fondi strutturali e di investimento dell'Unione, Europa creativa, Erasmus+, DiscoverEU o Europa per i cittadini.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica della proposta è l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). L'articolo 91 dispone infatti che, tenuto conto degli aspetti peculiari dei trasporti, il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni, stabiliscono ogni utile disposizione ai fini dell'applicazione dell'articolo 90 TFUE. L'articolo 90 TFUE stabilisce che gli obiettivi dei trattati sono perseguiti nel quadro di una politica comune dei trasporti. Scopo principale della presente proposta è contribuire a incrementare la quota di passeggeri e merci trasportati su ferrovia. Tale obiettivo rientra pertanto nell'ambito di applicazione dell'articolo 91 TFUE.

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

La presente proposta è conforme al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea (TUE). Gli obiettivi perseguiti dalla presente proposta non

possono essere realizzati in misura sufficiente esclusivamente attraverso le azioni degli Stati membri, poiché un'azione condotta esclusivamente su scala nazionale non potrebbe beneficiare della dimensione europea degli scambi di esperienze e di buone pratiche tra gli Stati membri. L'articolo 3, paragrafo 3, TUE stabilisce in particolare che l'Unione instaura un mercato interno, si adopera per lo sviluppo sostenibile dell'Europa, basato tra l'altro sul miglioramento della qualità dell'ambiente, promuove il progresso scientifico e tecnologico, come pure la coesione economica, sociale e territoriale. L'Unione persegue i suoi obiettivi con i mezzi appropriati, in ragione delle competenze che le sono attribuite dai trattati. L'azione degli Stati membri trarrebbe inoltre vantaggio dall'azione a livello di Unione, mediante una maggiore visibilità, partenariati multilaterali, lo scambio transnazionale di informazioni e attività di sensibilizzazione e diffusione di buone pratiche a livello di Unione nel quadro dell'Anno europeo.

- **Proporzionalità**

La presente proposta è conforme al principio di proporzionalità di cui all'articolo 5, paragrafo 4, TUE. La linea d'azione proposta è semplice: essa si basa su programmi esistenti e modula le attività di comunicazione sulle tematiche dell'Anno europeo, senza imporre alcun vincolo di gestione eccessivo alle amministrazioni che attuano la proposta. L'azione dell'Unione, che sosterrà e integrerà l'impegno degli Stati membri e del settore interessato, migliorerà in primo luogo l'efficacia degli strumenti propri dell'Unione e promuoverà in secondo luogo le sinergie e la cooperazione tra gli Stati membri, le autorità regionali e locali, le imprese pubbliche e private e la società civile in generale. L'azione dell'Unione si limiterebbe a quanto necessario per affrontare le sfide individuate.

- **Scelta dell'atto giuridico**

L'atto giuridico più adatto per garantire la piena partecipazione dell'autorità legislativa alla designazione del 2021 quale Anno europeo delle ferrovie è una decisione del Parlamento europeo e del Consiglio.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

N.A.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La possibilità di dichiarare il 2021 "Anno europeo delle ferrovie" è stata discussa il 9 dicembre 2019 con vari rappresentanti invitati del settore ferroviario (CCFE, UNIFE, EIM, ERFA - Allrail), l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA), Shift2Rail e rappresentanti di Europalia. Tutti i partecipanti hanno espresso un ampio supporto per l'iniziativa, ponendo in risalto il ruolo delle ferrovie ai fini del conseguimento dell'obiettivo della decarbonizzazione e sottolineando la dimensione transfrontaliera delle ferrovie. Si prevede che i portatori di interessi del settore ferroviario, in particolare le imprese ferroviarie, i gestori delle stazioni, i fabbricanti e le autorità nazionali, partecipino attivamente all'organizzazione di manifestazioni nell'ambito dell'Anno europeo, a livello unionale, nazionale e locale. Le consultazioni con il festival internazionale delle arti Europalia hanno messo in luce un grande potenziale in termini di sinergie con l'Anno europeo. Sia il Comitato economico e sociale europeo sia il Comitato delle regioni hanno di recente adottato pareri di

iniziativa[11] [12] che dimostrano l'interesse dei rispettivi membri a promuovere le ferrovie quale modo di trasporto sostenibile e innovativo.

- **Assunzione e uso di perizie**

N.A.

- **Valutazione d'impatto**

Non è necessaria alcuna valutazione d'impatto in quanto gli obiettivi dell'iniziativa proposta rientrano tra gli obiettivi dei programmi dell'Unione esistenti. L'iniziativa proposta non impegnerebbe la Commissione ad azioni specifiche di natura legislativa, né avrebbe alcun impatto sociale, economico o ambientale oltre a quello degli strumenti esistenti.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

N.A.

- **Diritti fondamentali**

N.A.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La dotazione finanziaria necessaria per l'attuazione della presente decisione per il periodo 2020-2021 è stimata a 8 000 000 EUR. Ai fini dell'attuazione dell'Anno europeo sono previsti finanziamenti adeguati da determinarsi nel contesto delle procedure di bilancio per il 2020 e il 2021 in conformità al quadro finanziario pluriennale 2021-2027.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La proposta prevede l'obbligo per la Commissione di presentare entro il 31 dicembre 2022 una relazione sull'attuazione, sui risultati e sulla valutazione generale delle iniziative intraprese nell'ambito dell'Anno europeo.

[11] Parere del Comitato economico e sociale europeo - Garantire una transizione settoriale inclusiva verso un'industria ferroviaria digitalizzata (adottato il 30 ottobre 2019, CCMI/169-EESC-2019).

[12] Parere del Comitato delle regioni - Il potenziale del settore ferroviario per la realizzazione delle priorità politiche dell'UE (adottato il 4 dicembre 2019, CDR 1939/2019).

2020/0035 (COD)

Proposta di

DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa a un Anno europeo delle ferrovie (2021)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[13],

visto il parere del Comitato delle regioni[14],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) Nella sua comunicazione dell'11 dicembre 2019[15] la Commissione ha illustrato un Green Deal per l'Unione europea e i suoi cittadini. Il Green Deal europeo è una nuova strategia di crescita mirata a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse.

(2) Nelle sue conclusioni del 12 dicembre 2019[16], il Consiglio europeo ha approvato l'obiettivo di realizzare un'Unione europea a impatto climatico zero entro il 2050.

(3) Nella sua risoluzione del 15 gennaio 2020[17], il Parlamento europeo si è compiaciuto della comunicazione della Commissione sul "Green deal europeo" e ha chiesto la necessaria transizione verso una società europea climaticamente neutra entro il 2050.

(4) In linea con gli obiettivi fissati nella comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo, è necessario trasformare l'economia dell'Unione e ripensare le politiche, in particolare nel settore dei trasporti e della mobilità, il che implica un'accelerazione della transizione verso una mobilità intelligente e sostenibile. I trasporti sono responsabili di un quarto delle emissioni di gas a effetto serra dell'Unione e il loro impatto è in continua crescita. Per conseguire la neutralità climatica è necessario ridurre le emissioni prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050. Raggiungere la sostenibilità nei trasporti significa mettere gli utenti al primo posto e fornire loro alternative più economiche, accessibili, sane e pulite rispetto alle loro attuali abitudini in materia di mobilità. Il Green Deal europeo presuppone un'accelerazione della

13 GU C , pag. .

14 GU C , pag. .

15 Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dell'11 dicembre 2019, sul Green Deal europeo [COM(2019) 640 final].

16 Conclusioni del Consiglio europeo del 12 dicembre 2019.

17 Risoluzione del Parlamento europeo del 15 gennaio 2020 sul Green Deal europeo [2019/2956(RSP)].

transizione verso una mobilità intelligente e sostenibile per affrontare tali sfide. In particolare, una parte sostanziale del 75 % dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada dovrebbe essere trasferita alle ferrovie e alle vie navigabili interne.

(5) Le ferrovie devono svolgere un ruolo importante quale fattore di svolta per conseguire l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050. Sono uno dei modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente ed efficienti dal punto di vista energetico. Sono in massima parte elettrificate ed emettono una quantità di CO_2 molto inferiore rispetto al trasporto equivalente su strada o per via aerea; sono inoltre l'unico modo di trasporto ad aver ridotto in maniera costante le proprie emissioni di gas a effetto serra e di CO_2 dal 1990. Il settore ferroviario ha altresì ridotto il proprio consumo di energia tra il 1990 e il 2016[18] e utilizza una quantità crescente di fonti di energia rinnovabili.

(6) Stabilendo una connessione tra le principali vie di trasporto dell'Unione e i suoi territori e regioni periferici, il settore ferroviario contribuisce alla coesione sociale, economica e territoriale.

(7) Mentre la quota del trasporto ferroviario di passeggeri nell'ambito dei trasporti terrestri nell'Unione ha registrato solo un leggero incremento dal 2007, quella relativa alle merci è diminuita. Sono numerosi gli ostacoli ancora da superare in vista del conseguimento di un autentico spazio ferroviario europeo unico, anche in relazione alla necessità di ridurre al minimo il rumore. Superare tali ostacoli, assieme a una riduzione dei costi e a un'accelerazione dell'innovazione, permetterà al settore ferroviario di realizzare appieno il proprio potenziale. Le ferrovie hanno pertanto bisogno di un ulteriore impulso per migliorare la propria attrattiva nei confronti tanto dei viaggiatori quanto delle imprese.

(8) Al fine di promuovere il trasporto ferroviario, in linea con gli obiettivi fissati nella comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo, anche per quanto concerne la mobilità sostenibile e intelligente, è opportuno designare il 2021 quale Anno europeo delle ferrovie. Il 2021 sarà un anno importante per la politica ferroviaria dell'Unione: sarà il primo anno completo di attuazione delle norme concordate nell'ambito del quarto pacchetto ferroviario in tutta l'Unione, in particolare per quanto concerne l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri e la riduzione di costi e oneri amministrativi per le imprese ferroviarie attive nell'Unione. In vari Stati membri si registra un interesse pubblico crescente per i trasporti ferroviari, anche per i treni notturni, di cui è valida testimonianza la popolarità dell'iniziativa #DiscoverEU. Inoltre il festival internazionale delle arti "Europalia" dedicherà la sua edizione 2021 all'influenza delle ferrovie in campo artistico e ne sottolineerà il ruolo di promotore efficace di cambiamenti sociali, economici e industriali,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Oggetto

L'anno 2021 è designato "Anno europeo delle ferrovie" (in appresso "l'Anno europeo").

Articolo 2

Obiettivi

[18] DG MOVE *Statistical Pocketbook 2019 "EU transport in figures"* (fonte: Eurostat).

L'obiettivo dell'Anno europeo è incoraggiare e sostenere l'impegno profuso dall'Unione, dagli Stati membri, dalle autorità regionali e locali e da altre organizzazioni allo scopo di incrementare la quota di passeggeri e merci trasportati su ferrovia. In particolare l'Anno europeo:

a) promuove le ferrovie quale modo di trasporto sostenibile, innovativo e sicuro, in particolare mettendone in risalto il ruolo quale fattore di svolta per contribuire a conseguire l'obiettivo dell'Unione della neutralità climatica entro il 2050 e rivolgendosi al grande pubblico, soprattutto ai giovani;

b) sottolinea la dimensione europea e transfrontaliera delle ferrovie, che avvicinano i cittadini, consentono loro di scoprire l'Unione in tutta la sua diversità, promuovono la coesione e contribuiscono a integrare il mercato interno dell'Unione;

c) rafforza il contributo delle ferrovie all'economia, all'industria e alla società dell'Unione, curando in particolare aspetti legati allo sviluppo regionale, alla competitività industriale, al turismo sostenibile, all'innovazione, all'occupazione, all'istruzione, alla gioventù e alla cultura e migliorando l'accessibilità per le persone con disabilità;

d) contribuisce a promuovere le ferrovie come un elemento importante delle relazioni tra l'Unione e i paesi vicini, in particolare nei Balcani occidentali, basandosi sull'interesse e sulle esigenze dei paesi partner e sulle competenze dell'Unione in materia di trasporto ferroviario.

Articolo 3

Contenuto delle misure

1. Le misure da adottare per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 2 comprendono le seguenti attività a livello di Unione, nazionale, regionale o locale in relazione agli obiettivi dell'Anno europeo:

   a) iniziative e manifestazioni per promuovere il dibattito e la sensibilizzazione e per agevolare il coinvolgimento di cittadini, imprese e autorità pubbliche per fare in modo che una quota maggiore di persone e merci siano trasportate su ferrovia quale modo per contrastare i cambiamenti climatici, tramite molteplici canali e strumenti, comprese manifestazioni negli Stati membri;

   b) informazioni, esposizioni, ispirazione, istruzione e campagne di sensibilizzazione per incoraggiare passeggeri, consumatori e imprese a cambiare il loro comportamento e per stimolare il pubblico a fornire un contributo attivo in vista del conseguimento degli obiettivi di un trasporto più sostenibile;

   c) condivisione delle esperienze e delle buone pratiche delle autorità nazionali, regionali e locali, della società civile, delle imprese e delle scuole in merito alla promozione dell'uso delle ferrovie e alle modalità per modificare i comportamenti a tutti i livelli;

   d) svolgimento di studi e di attività innovative e diffusione dei relativi risultati su scala nazionale o europea; e

   e) promozione di progetti e reti relativi all'Anno europeo, anche tramite i media, i social network e altre comunità online.

2. Le istituzioni e gli organismi dell'Unione così come gli Stati membri, rispettivamente a livello di Unione e nazionale, possono far riferimento all'Anno europeo e utilizzarne l'identità visiva nella promozione delle attività di cui al paragrafo 1.

Articolo 4

Coordinamento a livello di Stati membri

L'organizzazione della partecipazione all'Anno europeo a livello nazionale è di competenza degli Stati membri. A tal fine, questi ultimi nominano coordinatori nazionali. I coordinatori nazionali garantiscono il coordinamento delle attività pertinenti a livello nazionale.

Articolo 5

Coordinamento a livello di Unione

1. La Commissione convoca periodicamente riunioni dei coordinatori nazionali per coordinare lo svolgimento dell'Anno europeo. Tali riunioni servono altresì come opportunità per scambiare informazioni sull'attuazione dell'Anno europeo a livello nazionale e di Unione; i rappresentanti del Parlamento europeo possono partecipare a tali riunioni in veste di osservatori.

2. Il coordinamento dell'Anno europeo a livello di Unione deve avere un approccio trasversale onde creare sinergie tra i vari programmi e iniziative dell'Unione che finanziano progetti nel settore del trasporto ferroviario o che interessano le ferrovie.

3. La Commissione convoca riunioni periodiche dei portatori di interessi e dei rappresentanti delle organizzazioni o degli organismi operanti nel settore del trasporto ferroviario, fra cui le reti culturali transnazionali esistenti e le ONG pertinenti nonché le organizzazioni e le comunità giovanili, per assisterla in sede di attuazione dell'Anno europeo a livello di Unione.

   La Commissione può, se il bilancio lo permette, organizzare inviti a presentare proposte e progetti che possono ricevere sostegno per il loro contributo straordinario agli obiettivi dell'Anno europeo.

Articolo 6

Cooperazione internazionale

Ai fini dell'Anno europeo la Commissione coopera, ove necessario, con le pertinenti organizzazioni internazionali, garantendo nel contempo la visibilità della partecipazione dell'Unione.

Articolo 7

Monitoraggio e valutazione

Entro il 31 dicembre 2022 la Commissione trasmette al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sull'attuazione, sui risultati e sulla valutazione generale delle iniziative previste dalla presente decisione.

Articolo 8

Entrata in vigore

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

INDICE

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA 14

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA 14

1.1. Titolo della proposta/iniziativa 14

1.2. Settore/settori interessati (cluster di programmi) 14

1.3. La proposta/iniziativa riguarda: 14

1.4. Motivazione della proposta/iniziativa 14

1.4.1. Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa 14

1.4.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli. 15

1.4.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe 15

1.4.4. Compatibilità ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti 15

1.5. Durata e incidenza finanziaria 16

1.6. Modalità di gestione previste 16

2. MISURE DI GESTIONE 17

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni 17

2.2. Sistema di gestione e di controllo 17

2.2.1. Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti 17

2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli 17

2.2.3. Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura) 17

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità 17

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA 18

3.1. Rubrica del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa proposte 18

3.2. Incidenza prevista sulle spese 19

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese 19

3.2.2. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi 20

3.2.2.1. Fabbisogno previsto di risorse umane 21

3.2.3. Partecipazione di terzi al finanziamento 22

3.3. Incidenza prevista sulle entrate 23

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Anno europeo delle ferrovie (2021)

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

(2020)

Settore: mobilità e trasporti

(2021)

Per la rubrica 1 "Mercato unico, innovazione e agenda digitale": cluster 1 "Ricerca e innovazione" e cluster 2 "Investimenti strategici europei".

Per la rubrica 3 "Risorse naturali e ambiente": cluster 9 "Ambiente e azione per il clima".

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

X una nuova azione

☐ una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria[19]

☐ la proroga di un'azione esistente

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

1.4. Motivazione della proposta/iniziativa

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

Breve termine: migliorare l'immagine delle ferrovie presso i cittadini e le imprese, aumentare la consapevolezza dell'importanza del trasferimento di una quota superiore di passeggeri e merci alle ferrovie, in linea con gli obiettivi stabiliti nella comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo.

Lungo termine: incrementare la quota modale di passeggeri e merci trasportati su ferrovia, per contribuire alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dalle attività di trasporto nell'Unione, in linea con gli obiettivi stabiliti nella comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo.

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

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

Dimensione europea e transfrontaliera dei trasporti e delle ferrovie in particolare. Legislazione dell'Unione volta a conseguire uno spazio ferroviario europeo unico, ad esempio rimuovendo gli ostacoli tecnici e di mercato a livello nazionale.

Una dimensione unionale delle misure volte ad accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile e intelligente, in linea con gli obiettivi stabiliti nella comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo.

1.4.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

Gli Anni europei organizzati negli ultimi 10 anni si sono dimostrati strumenti validi ed efficaci di sensibilizzazione, che hanno inciso sia sul pubblico sia sui moltiplicatori e hanno creato sinergie tra diversi settori di intervento a livello di Unione e di Stati membri.

1.4.4. Compatibilità ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti

L'Anno europeo delle ferrovie è collegato ad altri settori strategici dell'Unione, quali lo sviluppo regionale, la competitività industriale, il turismo sostenibile, l'innovazione, l'occupazione, l'istruzione, la gioventù, la cultura e l'accessibilità per le persone con disabilità, come pure ai legami dell'Unione con i paesi vicini. Metterà in evidenza la dimensione europea e transfrontaliera delle ferrovie europee quale mezzo per trasportare merci, viaggiare, scoprire il continente e collegarlo in una maniera sostenibile e orientata al futuro. Alcune delle attività svolte nel contesto dell'Anno europeo potrebbero essere eventualmente finanziate nell'ambito di programmi dell'Unione esistenti.

1.5. Durata e incidenza finanziaria

X durata limitata

– **X** in vigore a decorrere dall'1.1.2021 fino al 31.12.2021

– **X** Incidenza finanziaria dal 2020 al 2021 per gli stanziamenti di impegno e dal 2020 al 2022 per gli stanziamenti di pagamento.

☐ **durata illimitata**

– Attuazione con un periodo di avviamento dal AAAA al AAAA,

– e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.6. Modalità di gestione previste[20]

X Gestione diretta a opera della Commissione

– ☐ a opera dei suoi servizi, compreso il suo personale presso le delegazioni dell'Unione

– ☐ a opera delle agenzie esecutive

☐ **Gestione concorrente** con gli Stati membri

☐ **Gestione indiretta** affidando compiti di esecuzione del bilancio:

– ☐ a paesi terzi o organismi da questi designati;

– ☐ a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);

– ☐ alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;

– ☐ agli organismi di cui agli articoli 70 e 71 del regolamento finanziario;

– ☐ a organismi di diritto pubblico;

– ☐ a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;

– ☐ a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;

– ☐ alle persone incaricate di attuare azioni specifiche della PESC a norma del titolo V del TUE e indicate nel pertinente atto di base.

– *Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".*

Osservazioni

[…]

[20] Le spiegazioni sulle modalità di gestione e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

Programma di lavoro dell'Anno europeo

Istituzione di un comitato direttivo

2.2. Sistema di gestione e di controllo

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

La gestione diretta, a norma dell'articolo 62, paragrafo 1, lettera a), del regolamento finanziario è la modalità da preferire poiché le azioni saranno attuate dalla Commissione europea, in particolare dalla DG MOVE, che garantirà il coordinamento con gli Stati membri e i diversi portatori di interessi.

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

Rischi individuati: mancanza di visibilità delle iniziative; aspettative troppo elevate rispetto al bilancio limitato.

Sistema di controllo interno istituito: valutazione periodica del rischio nell'ambito del comitato direttivo.

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

I controlli fanno parte del sistema di controllo interno della DG MOVE. Le nuove attività genereranno costi di controllo addizionali trascurabili a livello della DG.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

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

La Commissione garantisce che, nella realizzazione delle azioni finanziate ai sensi della presente decisione, gli interessi finanziari dell'Unione siano tutelati mediante l'applicazione di misure preventive contro la frode, la corruzione e ogni altra attività illecita, mediante controlli efficaci e il recupero delle somme indebitamente versate e, ove fossero rilevate irregolarità, mediante sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive. La Commissione è autorizzata a effettuare verifiche e ispezioni sul posto a norma della presente decisione, in conformità al regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio, dell'11 novembre 1996, relativo ai controlli e alle verifiche sul posto effettuati dalla Commissione ai fini della tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee contro le frodi e altre irregolarità. Se necessario, l'Ufficio per la lotta antifrode effettua indagini conformemente alle disposizioni di cui al 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).

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Rubrica 1 [Mercato unico, innovazione e agenda digitale]	Diss./Non-diss[21].	di paesi EFTA[22]	di paesi candidati[23]	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo [21, paragrafo 2, lettera b)], del regolamento finanziario
	06.02.05.00 (2020) / 02.20.04.01 (2021-22) 01.02.02.50 02.03.01 Altre linee potrebbero essere individuate nel corso delle procedure di bilancio	Diss./~~Non diss~~.	~~SI~~/NO	~~SI~~/NO	~~SI~~/NO	~~SI~~/NO
Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Rubrica 3 [Risorse naturali e ambiente]	Diss./Non-diss[24].	di paesi EFTA[25]	di paesi candidati[26]	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo [21, paragrafo 2, lettera b)], del regolamento finanziario
	09.02.xx Altre linee potrebbero essere individuate nel corso delle procedure di bilancio	Diss./~~Non diss~~.	~~SI~~/NO	~~SI~~/NO	~~SI~~/NO	~~SI~~/NO

21 Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.
22 EFTA: Associazione europea di libero scambio.
23 Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.
24 Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.
25 EFTA: Associazione europea di libero scambio.
26 Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza prevista sulle spese

I programmi e le linee di bilancio riportati di seguito sono indicativi. I finanziamenti adeguati saranno stabiliti nel contesto delle procedure di bilancio mediante riassegnazione nel 2020 nell'ambito della programmazione finanziaria in vigore; nel 2021 gli stanziamenti specifici saranno individuati all'interno delle dotazioni dei programmi futuri e della programmazione finanziaria, in conformità ai quadri finanziari pluriennali applicabili.

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	<…>	Rubrica 1 [Mercato unico, innovazione e agenda digitale]; Rubrica 3 [Risorse naturali e ambiente]

			2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Periodo successivo al 2027***	**TOTALE**
Stanziamenti operativi	Impegni	(1)	0,500	1,500							**2,000**
06.02.05 (bilancio 2020) / 02.20.04.01 (2021-22) Attività di supporto per la politica europea dei trasporti	Pagamenti	(2)	0,300	1,200	0,500						**2,000**
Stanziamenti operativi	Impegni	(1)		6,000							**6,000**
01.02.02.50 Orizzonte Europa 02.03.01 Meccanismo per collegare l'Europa - Trasporti 09.02 LIFE	Pagamenti	(2)		3,000	3,000						**6,000**
TOTALE degli stanziamenti per le	Impegni	=1+3	**0,500**	**7,500**							**8,000**

rubriche 1 e 3	Pagamenti	=2+3	**0,300**	**4,200**	**3,500**						**8,000**

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	7	"Spese amministrative"

Mio EUR (al terzo decimale)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Periodo successivo al 2027***	**TOTALE**
Risorse umane		0,150	0,300	0,075						**0,525**
Altre spese amministrative			0,010							**0,010**
TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	**0,150**	**0,310**	**0,075**						**0,535**

Mio EUR (al terzo decimale)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Periodo successivo al 2027***	**TOTALE**
TOTALE degli stanziamenti per tutte le RUBRICHE del quadro finanziario pluriennale	Impegni	0,650	7,810	0,075						**8,535**
	Pagamenti	0,450	4,510	3,575						**8,535**

3.2.2. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

– ☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi.

– **X** La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

Anni	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**TOTALE**
RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane	0,150	0,300	0,075					**0,525**
Altre spese amministrative		0,010						**0,010**
Totale parziale RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Esclusa la RUBRICA 7[27] del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane								
Altre spese di natura amministrativa								
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale								

TOTALE	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

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

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

3.2.2.1. Fabbisogno previsto di risorse umane

– ☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.

– **X** La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno

Anni		**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)								
In sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione		1	2	0,5				
Nelle delegazioni								
Ricerca								
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP) - AC, AL, END, INT e JPD [28] Rubrica 7								
Finanziato dalla RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	- in sede							
	- nelle delegazioni							
Finanziato dalla dotazione del programma [29]	- in sede							
	- nelle delegazioni							
Ricerca								
Altre linee di bilancio (specificare)								
TOTALE		**1**	**2**	**0,5**				

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

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	Organizzazione e coordinamento di manifestazioni e campagne di comunicazione; gestione degli inviti a presentare proposte; circa 10 missioni negli Stati membri nel 2021.
Personale esterno	N.A.

[28] AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.

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

3.2.3. Partecipazione di terzi al finanziamento

La proposta/iniziativa:

– **X** non prevede cofinanziamenti da terzi

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

– **X** La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.

ALLEGATO
della SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

Nome della proposta/iniziativa:

Anno europeo delle ferrovie (2021)

1. QUANTITÀ E COSTO DELLE RISORSE UMANE CONSIDERATE NECESSARIE

2. COSTO DELLE ALTRE SPESE AMMINISTRATIVE

3. METODI DI CALCOLO UTILIZZATI PER STIMARE I COSTI

3.1 Risorse umane

3.2 Altre spese amministrative

*Il presente allegato, **da compilarsi a cura di ciascuna DG o ciascun servizio che partecipa alla proposta/iniziativa**, accompagna la scheda finanziaria legislativa nel corso della consultazione interservizi.*

Le tabelle di dati sono utilizzate per compilare le tabelle contenute nella scheda finanziaria legislativa. Esse sono esclusivamente destinate ad uso interno della Commissione.

1. COSTO DELLE RISORSE UMANE CONSIDERATE NECESSARIE

☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane

X La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		TOTALE	
		ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)																	
In sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione	AD	1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525
	AST																
Nelle delegazioni	AD																
	AST																
• Personale esterno [30]																	
Dotazione globale	AC																
	END																
	INT																
Nelle delegazioni	AC																
	AL																
	END																
	INT																
	JPD																
Altre linee di bilancio (*specificare*)																	

[30] AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.

Totale parziale della RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale		1	0,150	2	0,300	0,5	0,075									0,525

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

Esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		TOTALE	
		ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)																	
Ricerca	AD																
	AST																
• Personale esterno [31]																	
Personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA")	- in sede AC																
	- in sede END																
	- in sede INT																
	- nelle delegazioni AC																
	- nelle delegazioni AL																
	- nelle delegazioni END																
	- nelle delegazioni INT																
	- nelle delegazioni JPD																
Ricerca	AC																
	END																
	INT																
Altre linee di bilancio (*specificare*)																	
Totale parziale - Esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale																	

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

[31] AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.

2. COSTO DELLE ALTRE SPESE AMMINISTRATIVE

(a) 1.☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi

X La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Totale**
In sede								
Spese per missioni e di rappresentanza		0,010						**0,010**
Spese per conferenze e riunioni								
Comitati[32]								
Studi e consulenze								
Sistemi d'informazione e di gestione								
Attrezzature e servizi TIC[33]								
Altre linee di bilancio (*specificare se del caso*)								
Nelle delegazioni								
Spese per missioni, conferenze e ricevimenti								
Perfezionamento professionale								
Acquisto, affitto e costi connessi								
Materiale, mobilio, forniture e servizi								
Totale parziale della RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale		**0,010**						**0,010**

[32] Precisare il tipo di comitato e il gruppo cui appartiene.

[33] TIC: tecnologie dell'informazione e della comunicazione: consultare DIGIT.

Mio EUR (al terzo decimale)

Esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Totale**
Spese di assistenza tecnica e amministrativa (escluso il personale esterno) dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA")								
- in sede								
- nelle delegazioni								
Altre spese di gestione per la ricerca								
Altre linee di bilancio (*specificare se del caso*)								
Totale parziale – Esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale								

TOTALE RUBRICA 7 ed esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale		**0,010**						**0,010**

Il fabbisogno di stanziamenti amministrativi è coperto dagli stanziamenti già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

3. METODI DI CALCOLO

3.1 Risorse umane

Questa parte stabilisce il metodo di calcolo utilizzato per stimare il fabbisogno di risorse umane [ipotesi sul carico di lavoro, compresi impieghi specifici (profili professionali Sysper 2), categorie di personale e costi medi corrispondenti]

RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale
NB: I costi medi per ciascuna categoria di personale in sede sono disponibili sul sito BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
• Funzionari e agenti temporanei 1 ETP nel 2020 per la preparazione e il coordinamento delle manifestazioni 2 ETP nel 2021 per la gestione dell'invito a presentare proposte 0,5 ETP nel 2022 per la relazione finale
• Personale esterno

Esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale
• Soltanto posti a carico del bilancio della ricerca
• Personale esterno

3.2 Altre spese amministrative

Precisare il metodo di calcolo utilizzato per ciascuna linea di bilancio, in particolare le ipotesi su cui si basa (ad esempio, il numero di riunioni all'anno, i costi medi ecc.)

RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale
Circa 10 missioni negli Stati membri nel 2021

Esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale