COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 5.6.2025
COM(2025) 278 final

ANNEXES 1 to 2

ALLEGATI

della

Raccomandazione di DECISIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza l'avvio di negoziati sulla revisione del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti

ALLEGATO 1

DIRETTIVE DI NEGOZIATO PER UN ACCORDO INTERNAZIONALE

RELATIVO ALLA REVISIONE DEL TRATTATO CHE ISTITUISCE LA COMUNITÀ DEI TRASPORTI

1. AMBITO DELL'ACCORDO PREVISTO

Il trattato che istituisce la Comunità dei trasporti (TCT) promuove lo sviluppo della rete di trasporti tra l'UE e la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Macedonia del Nord, il Kosovo[*], il Montenegro e la Repubblica di Serbia (di seguito "parti dell'Europa sudorientale") nel settore del trasporto stradale, ferroviario, per via navigabile interna e marittimo, e si fonda sull'integrazione progressiva dei mercati dei trasporti delle parti dell'Europa sudorientale nel mercato dei trasporti dell'UE sulla base delle pertinenti disposizioni dell'*acquis* dell'UE. L'obiettivo generale delle modifiche previste è sostenere e rafforzare l'allineamento legislativo delle parti dell'Europa sudorientale, ma anche migliorare e chiarire taluni aspetti operativi individuati nell'ambito della sua applicazione.

Le modifiche dovrebbero peraltro consentire l'adesione a pieno titolo dell'Ucraina e della Repubblica di Moldova al TCT. Per garantirne la piena integrazione nel TCT, la Commissione dovrebbe inoltre negoziare allegati sulle disposizioni transitorie, di cui all'articolo 40 TCT, applicabili a entrambi i paesi al momento della loro adesione.

2. OBIETTIVI NEGOZIALI

Nel corso dei negoziati la Commissione dovrebbe cercare di conseguire gli obiettivi esposti dettagliatamente qui di seguito.

(1) L'obiettivo generale delle modifiche dovrebbe essere di sostenere e rafforzare l'allineamento legislativo di tutte le parti contraenti al pertinente *acquis* dell'UE, alla luce delle rispettive prospettive europee, nonché promuovere l'integrazione progressiva dei loro mercati dei trasporti nel mercato dei trasporti dell'UE.

(2) Le modifiche dovrebbero peraltro consentire l'adesione a pieno titolo dei partecipanti osservatori provenienti dall'Ucraina e dalla Repubblica di Moldova al trattato che istituisce la Comunità dei trasporti. Per garantirne la piena integrazione nel TCT, la Commissione dovrebbe inoltre negoziare allegati sulle disposizioni transitorie, di cui all'articolo 40 TCT, applicabili a entrambi i paesi al momento della loro adesione. La Commissione dovrebbe essere altresì in grado di rispondere alle potenziali richieste riguardanti la sostanza del TCT da parte dell'Ucraina e della Repubblica di Moldova.

(3) A tale riguardo, le modifiche potrebbero anche comprendere un riesame delle disposizioni che fanno specifico riferimento ai Balcani occidentali, affinché tali disposizioni si riferiscano anche, se del caso, ai paesi summenzionati, nonché un riesame della formula di ripartizione degli oneri di bilancio di cui all'allegato V del trattato per tenere conto dell'aumento del numero di parti contraenti e garantire una distribuzione continua ed equa dei contributi.

[*] Tale designazione non pregiudica le posizioni riguardo allo status ed è in linea con la risoluzione 1244 (1999) dell'UNSC e con il parere della CIG sulla dichiarazione di indipendenza del Kosovo.

(4) Le modifiche volte a promuovere l'allineamento legislativo dovrebbero comprendere gli aspetti aggiuntivi seguenti:

(a) rafforzare gli impegni vincolanti in materia di allineamento all'*acquis* contenuti nel TCT prevedendo sanzioni (come ad esempio la sospensione dei diritti di voto) in caso di violazioni gravi o persistenti;

(b) riconoscere e istituzionalizzare i piani d'azione del TCT attuali e futuri sul sostegno all'allineamento legislativo;

(c) rafforzare e orientare meglio il ruolo del segretariato permanente ai sensi dell'articolo 28 per sostenere più efficacemente le prospettive europee delle parti dell'Europa sudorientale; nonché

(d) chiarire e sviluppare le norme sui termini per rendere vincolanti per le parti dell'Europa sudorientale le pertinenti disposizioni della legislazione di cui all'allegato I del TCT, in particolare per quanto riguarda l'articolo 3, paragrafo 2, lettera b).

(5) Le modifiche dovrebbero garantire l'aggiornamento dell'allegato I del TCT, segnatamente per aggiungere l'*acquis* dell'UE antecedente alla firma del TCT e per tenere conto dei pertinenti sviluppi politici. Se del caso, ciò potrebbe comportare l'inclusione di nuove normative nel settore dei trasporti o nei settori ad esso associati menzionati in tale allegato.

(6) Le modifiche dovrebbero aggiornare, se necessario, le disposizioni degli articoli 8 e 9 relative allo sviluppo dell'estensione indicativa della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) alle parti dell'Europa sudorientale e il corrispondente piano di lavoro quinquennale, per tenere conto degli sviluppi politici nel quadro legislativo TEN-T.

(7) Le modifiche dovrebbero garantire una modalità meno onerosa di consultazione degli esperti delle parti dell'Europa sudorientale per quanto riguarda gli obblighi attualmente stabiliti all'allegato II, punto 4, TCT.

(8) Le modifiche dovrebbero rispecchiare gli accordi già raggiunti in merito alla denominazione ufficiale della Repubblica di Macedonia del Nord.

(9) La Commissione dovrebbe inoltre valutare la necessità di adeguare, se del caso, i protocolli bilaterali attualmente in vigore, ad esempio per quanto riguarda la situazione specifica delle parti senza sbocco sul mare e le attuali disposizioni in materia di trasporto marittimo.

(10) Le modifiche dovrebbero comportare una revisione delle norme sull'applicazione della giurisprudenza della Corte di giustizia, segnatamente al fine di includere anche la giurisprudenza pronunciata dopo la data della firma del TCT.

(11) Le modifiche potrebbero anche comprendere questioni tecniche minori non incluse in alcuna delle precedenti direttive di negoziato (ad esempio i refusi esistenti, alcuni riferimenti errati o obsoleti).

3. CONDUZIONE DEI NEGOZIATI

La Commissione condurrà i negoziati conformemente alle presenti direttive e garantirà un adeguato coordinamento con i negoziati in corso e futuri in altri settori pertinenti.

ALLEGATO 2

SCHEDA FINANZIARIA E DIGITALE LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA 3
1.1. Titolo della proposta/iniziativa 3
1.2. Settore/settori interessati 3
1.3. Obiettivi 3
1.3.1. Obiettivi generali 3
1.3.2. Obiettivi specifici 3
1.3.3. Risultati e incidenza previsti 3
1.3.4. Indicatori di prestazione 3
1.4. La proposta/iniziativa riguarda: 4
1.5. Motivazione della proposta/iniziativa 4
1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine, con calendario dettagliato delle fasi di attuazione dell'iniziativa 4
1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'UE (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini della presente sezione, per "valore aggiunto dell'intervento dell'UE" si intende il valore derivante dall'azione dell'Unione europea che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli. 4
1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe 4
1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti rilevanti 5
1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione 5
1.6. Durata della proposta/iniziativa e della relativa incidenza finanziaria 5
1.7. Metodo o metodi di esecuzione del bilancio previsti 5
2. MISURE DI GESTIONE 7
2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni 7
2.2. Sistema o sistemi di gestione e di controllo 7
2.2.1. Giustificazione del metodo o dei metodi di esecuzione del bilancio, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti 7
2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli 7
2.2.3. Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto tra costi del controllo e valore dei fondi gestiti) e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura) 7
2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità 8

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA 9
3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate 9
3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti 10
3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi 10
3.2.1.1. Stanziamenti dal bilancio votato 10
3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi 11
3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi 13
3.2.3.1. Stanziamenti dal bilancio votato 13
3.2.4. Fabbisogno previsto di risorse umane 13
3.2.4.1. Finanziamento a titolo del bilancio votato 13
3.2.5. Panoramica dell'incidenza prevista sugli investimenti connessi a tecnologie digitali 13
3.2.6. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale 13
3.2.7. Partecipazione di terzi al finanziamento 13
3.3. Incidenza prevista sulle entrate 13
4. DIMENSIONI DIGITALI 14
4.1. Prescrizioni di rilevanza digitale 14

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Raccomandazione della Commissione di decisione del Consiglio che autorizza l'avvio di negoziati sulla revisione del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti

1.2. Settore/settori interessati

Trasporti

1.3. Obiettivi

1.3.1. Obiettivi generali

L'obiettivo dell'iniziativa proposta è riesaminare il trattato che istituisce la Comunità dei trasporti (TCT), come previsto dall'articolo 42 di detto trattato. Tale articolo prevede che il trattato sia riesaminato su richiesta di una parte contraente e in ogni caso cinque anni dopo la sua entrata in vigore. La revisione dovrebbe altresì consentire l'adesione a pieno titolo dell'Ucraina e della Repubblica di Moldova al TCT.

1.3.2. Obiettivi specifici

Obiettivo specifico 1

Sostenere e rafforzare l'allineamento legislativo già in corso dei sei partner dei Balcani occidentali (Repubblica d'Albania, Bosnia-Erzegovina, Repubblica di Macedonia del Nord, Kosovo*, Montenegro e Repubblica di Serbia — di seguito "parti dell'Europa sudorientale") al pertinente *acquis* dell'UE, alla luce delle rispettive prospettive europee, e migliorare taluni altri aspetti del funzionamento del TCT.

Obiettivo specifico 2

Fatto salvo l'accordo delle parti pertinenti, la revisione dovrebbe anche consentire l'adesione a pieno titolo dell'Ucraina e della Repubblica di Moldova al TCT.

1.3.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

Sebbene l'obiettivo della revisione del trattato sia sostenere e rafforzare l'allineamento legislativo delle parti dell'Europa sudorientale, le modifiche previste sono di natura tecnica e non modificano l'ambito di applicazione o l'obiettivo originario del trattato. Si prevede che il conseguimento di tale obiettivo originario e dell'allineamento legislativo nel settore dei trasporti, anche per quanto riguarda l'Ucraina e la Repubblica di Moldova, avranno un impatto economico, sociale e ambientale positivo sui cittadini e sulle imprese nell'UE e nei paesi interessati.

1.3.4. Indicatori di prestazione

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati

L'efficacia della decisione proposta sarà valutata considerando l'importo del sostegno mirato fornito dal segretariato permanente della Comunità dei trasporti alle parti

* Tale designazione non pregiudica le posizioni riguardo allo status ed è in linea con la risoluzione 1244 (1999) dell'UNSC e con il parere della CIG sulla dichiarazione di indipendenza del Kosovo.

dell'Europa sudorientale per l'obiettivo specifico n. 1 e all'Ucraina e alla Repubblica di Moldova per l'obiettivo specifico n. 2. Tale sostegno dovrebbe promuovere l'integrazione progressiva dei mercati e delle reti dei trasporti delle parti dell'Europa sudorientale sulla base della pertinente legislazione dell'UE, anche in materia di norme tecniche, interoperabilità, sicurezza, security, gestione del traffico, concorrenza, politica sociale, appalti pubblici e ambiente. Il sostegno fornito è illustrato nelle relazioni operative annuali elaborate dal segretariato permanente della Comunità dei trasporti. Tali relazioni devono essere approvate dal comitato direttivo regionale, che è composto da un rappresentante di ciascuna delle parti contraenti del TCT.

1.4. La proposta/iniziativa riguarda:

☐ una nuova azione;

☐ una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria[1];

☐ la proroga di un'azione esistente;

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

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine, con calendario dettagliato delle fasi di attuazione dell'iniziativa

Gli obiettivi dei negoziati relativi al trattato contenuti nella presente raccomandazione sono oggetto di negoziati con i paesi terzi. L'obiettivo a breve termine consiste pertanto nel raggiungere un accordo sulle modifiche a sostegno dell'obiettivo specifico n. 1, al fine di sostenere e rafforzare l'allineamento legislativo già in corso, e sull'obiettivo specifico n. 2, al fine di realizzare l'adesione a pieno titolo dell'Ucraina e della Repubblica di Moldova al TCT.

Più a lungo termine, tali modifiche del TCT dovrebbero migliorare l'efficacia del sostegno fornito dal TCT e promuovere l'allineamento legislativo delle parti dell'Europa sudorientale, comprese l'Ucraina e la Repubblica di Moldova, al pertinente *acquis* dell'UE.

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

Il TCT è un accordo tra l'UE e le parti dell'Europa sudorientale. Una modifica dell'accordo dovrebbe pertanto coinvolgere l'UE e tali parti.

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

Il TCT è in vigore dal 2019. In questo periodo sono stati compiuti sforzi per conseguire i suddetti obiettivi di integrazione progressiva dei mercati e delle reti dei trasporti all'interno dei Balcani occidentali e tra i Balcani occidentali e l'UE. Sebbene siano stati compiuti alcuni progressi in termini di allineamento legislativo e sviluppo delle reti di trasporto, è possibile trarre alcuni insegnamenti per aumentare l'efficacia

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

del TCT. Ad esempio, sono necessarie disposizioni vincolanti relative agli impegni contenuti nel TCT come anche scadenze chiare per la loro attuazione. Gli insegnamenti appresi sono stati presi in considerazione nell'elaborazione delle direttive di negoziato per la presente raccomandazione.

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti rilevanti

Il TCT contribuisce all'integrazione progressiva dei mercati e delle reti dei trasporti delle parti dell'Europa sudorientale con quelli dell'UE, sostenendo in tal modo una maggiore convergenza socioeconomica nel percorso verso l'adesione all'Unione. Il TCT integra in tal modo altre forme (proposte) di assistenza che contribuiscono al conseguimento di tale obiettivo in senso lato, come il nuovo piano di crescita per i Balcani occidentali[2], il piano per l'Ucraina[3] e la proposta della Commissione relativa al piano di crescita per la Moldova[4].

I negoziati per l'allargamento del trattato al fine di includere l'Ucraina e la Repubblica di Moldova possono portare a un aumento del contributo dell'UE per l'adesione che può superare gli importi stanziati per il TCT nel quadro dell'attuale programmazione finanziaria. Se da un lato si stima che il contributo dell'UE al TCT aumenterà di circa il 34 %, la programmazione finanziaria prevede un aumento annuo pari a solo il 2 %. Inoltre, durante il primo anno di attuazione del TCT allargato, sarà necessario sostenere i costi relativi all'istituzione delle banche dati applicabili. Una stima dettagliata è fornita nella sezione 3.

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

Il momento esatto in cui saranno necessari fondi aggiuntivi resta incerto a causa della durata e dell'esito imprevedibili dei negoziati. In caso di entrata in vigore del TCT riveduto entro l'inizio del 2027, il contributo per un TCT allargato dovrebbe essere finanziato principalmente, al di là dell'importo previsto nella programmazione finanziaria, utilizzando i fondi non spesi del contributo dell'UE all'attuale bilancio del TCT (2026).

1.6. Durata della proposta/iniziativa e della relativa incidenza finanziaria

☐ **Durata limitata**

☑ **Durata illimitata**

– Attuazione con un periodo di avviamento successivo alla firma della revisione del trattato, prevista per l'inizio del 2027,

– e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Metodo o metodi di esecuzione del bilancio previsti[5]

☐ **Gestione diretta** a opera della Commissione:

☐ **Gestione concorrente** con gli Stati membri.

2 https://enlargement.ec.europa.eu/enlargement-policy/growth-plan-western-balkans_en?prefLang=it.

3 https://enlargement.ec.europa.eu/proposal-council-implementing-decision-approval-assessment-ukraine-plan_en?prefLang=it.

4 https://enlargement.ec.europa.eu/growth-plan-moldova-commission-proposal_en?prefLang=it.

5 Le spiegazioni dei metodi di esecuzione del bilancio e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BUDGpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx.

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

– ☑ a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare).

Osservazioni

Eseguito dal segretariato permanente della Comunità dei trasporti

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Il consiglio ministeriale del TCT, che si riunisce ogni anno, ha il compito di riesaminare i progressi compiuti nell'attuazione del TCT. Inoltre il comitato direttivo regionale, che si riunisce almeno due volte l'anno con i rappresentanti di ciascuna parte contraente del TCT, è incaricato di riesaminare il funzionamento generale del TCT. Infine il segretariato permanente della Comunità dei trasporti redige relazioni operative annuali, relazioni sull'allineamento all'*acquis*, sull'attuazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) nelle parti dell'Europa sudorientale, nonché sull'esecuzione del bilancio. Le relazioni sono approvate dal consiglio ministeriale o dal comitato direttivo regionale. Tali strutture, istituite dal trattato, saranno mantenute per il monitoraggio futuro.

2.2. Sistema o sistemi di gestione e di controllo

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

Il segretariato permanente della Comunità dei trasporti esegue il bilancio del TCT da quando è entrato in vigore il trattato nel 2019. Il segretariato permanente della Comunità dei trasporti è nella posizione migliore per continuare a svolgere le attività del TCT, in quanto possiede conoscenze locali, può contare su una rete locale e su diversi anni di esperienza acquisita attraverso il TCT esistente.

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

Il principale rischio individuato in relazione all'esecuzione del bilancio proposto per il TCT riguarda l'eventuale utilizzo inefficace di tale bilancio per finanziare le attività di sostegno alle parti dell'Europa sudorientale volte a promuovere l'integrazione progressiva dei mercati e delle reti dei trasporti. Le misure per attenuare tale rischio sono già presenti nel trattato vigente e riguardano la redazione di relazioni operative annuali, relazioni sull'allineamento all'*acquis*, sull'attuazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) nelle parti dell'Europa sudorientale, nonché sull'esecuzione del bilancio. Tali relazioni devono essere approvate dal comitato direttivo regionale del TCT.

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

Il segretariato permanente è pienamente responsabile dell'esecuzione del proprio bilancio, mentre la DG MOVE è responsabile del regolare pagamento dei contributi stabiliti dall'autorità di bilancio. Il livello di rischio di errore previsto al pagamento e alla chiusura è simile a quello allegato alle sovvenzioni di bilancio concesse ad altre organizzazioni internazionali.

I compiti aggiuntivi derivanti dalla revisione proposta non dovrebbero generare controlli supplementari specifici. Pertanto il costo del controllo per la DG MOVE (misurato rispetto al valore dei fondi gestiti) dovrebbe rimanere stabile.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Le regole finanziarie e le procedure di audit applicabili alla Comunità dei trasporti, adottate dal comitato direttivo regionale, stabiliscono la procedura per l'esecuzione del bilancio del TCT e per la presentazione e l'audit dei conti conformemente all'articolo 35 TCT. Conformemente a tali regole finanziarie e procedure di audit, in particolare agli articoli 61 e 62, ogni anno il contabile stabilisce i conti dell'anno precedente. Tali conti sono convalidati dal direttore del segretariato permanente della Comunità dei trasporti. I revisori esterni indipendenti, designati dal comitato direttivo regionale, effettuano l'audit annuale della Comunità dei trasporti. Il mandato dei revisori esterni è rinnovabile ogni anno, salvo diversa disposizione del comitato direttivo regionale. I revisori esterni presentano al comitato direttivo regionale una relazione corredata dello stato patrimoniale e dei conti certificati al più tardi otto mesi dopo la fine dell'esercizio finanziario cui si riferiscono.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

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

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss.[6]	di paesi EFTA[7]	di paesi candidati e potenziali candidati[8]	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
06	14.20.03.06 – Organizzazioni e accordi internazionali	~~Diss./~~Non diss.	NO	SÌ	NO	NO

6 Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.
7 EFTA: Associazione europea di libero scambio.
8 Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

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

– ☑ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito.

3.2.1.1. Stanziamenti dal bilancio votato

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Numero	06 - Vicinato e resto del mondo

DG: MOVE[9]			Anno **2024**	Anno **2025**	Anno **2026**	Anno **2027**	**TOTALE QFP 2021-2027**
Stanziamenti operativi							
Linea di bilancio	Impegni	(1a)				1,008	**1,008**
	Pagamenti	(2a)				1,008	**1,008**
Linea di bilancio	Impegni	(1b)					**0,000**
	Pagamenti	(2b)					**0,000**
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici[10]							
Linea di bilancio		(3)					**0,000**
TOTALE stanziamenti per la DG MOVE	Impegni	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
	Pagamenti	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

			Anno **2024**	Anno **2025**	Anno **2026**	Anno **2027**	**TOTALE QFP 2021-2027**
TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	(4)	0,000	0,000	0,000	1,008	**1,008**

9 Bilancio con delega incrociata da parte della DG INTPA.

10 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.

	Pagamenti	(5)	0,000	0,000	0,000	1,008	**1,008**
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 6 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
	Pagamenti	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno **2024**	Anno **2025**	Anno **2026**	Anno **2027**	**TOTALE QFP 2021-2027**
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**
	Pagamenti	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**1,008**	**1,008**

3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi (da non compilarsi per le agenzie decentrate)

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ⇩			Anno **2024**		Anno **2025**		Anno **2026**		Anno **2027**		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. sezione 1.6)						**TOTALE**	
	RISULTATI																	
	Tipo[11]	Costo medio	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo	N. totale	Costo totale
OBIETTIVO SPECIFICO 1[12]																		

11 I risultati sono i prodotti e i servizi da fornire (ad es. numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti ecc.).

12 Come descritto nella sezione 1.3.2. "Obiettivi specifici".

- Risultato																		
- Risultato																		
- Risultato																		
Totale parziale obiettivo specifico 1																		
OBIETTIVO SPECIFICO 2 ...																		
- Risultato																		
Totale parziale obiettivo specifico 2																		
TOTALE																		

3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

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

– ☐ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito.

3.2.4. Fabbisogno previsto di risorse umane

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

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

3.2.5. Panoramica dell'incidenza prevista sugli investimenti connessi a tecnologie digitali

TOTALE stanziamenti per fini digitali e informatici	Anno **2024**	Anno **2025**	Anno **2026**	Anno **2027**	**TOTALE QFP 2021-2027**
RUBRICA 7					
Spese informatiche (istituzionali)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Totale parziale RUBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Esclusa la RUBRICA 7					
Spese informatiche per la politica per i programmi operativi	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
TOTALE	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale

La proposta/iniziativa:

– ☑ può essere interamente finanziata mediante riassegnazione all'interno della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP).

Il momento esatto in cui saranno necessari fondi aggiuntivi resta incerto a causa della durata e dell'esito imprevedibili dei negoziati. In caso di entrata in vigore del TCT riveduto entro l'inizio del 2027, il rafforzamento della linea 14 20 03 06 dovrebbe essere finanziato principalmente, al di là dell'importo previsto nella programmazione finanziaria, utilizzando i fondi non spesi del contributo dell'UE all'attuale bilancio del TCT (2026). Qualsiasi finanziamento supplementare è subordinato alla disponibilità determinata mediante la procedura del progetto di bilancio 2027.

– ☐ comporta l'uso del margine non assegnato della pertinente rubrica del QFP e/o l'uso degli strumenti speciali definiti nel regolamento QFP.

– ☐ comporta una revisione del QFP.

3.2.7. Partecipazione di terzi al finanziamento

La proposta/iniziativa:

– ☑ non prevede cofinanziamenti da parte di terzi.

– ☐ prevede il cofinanziamento da parte di terzi indicato di seguito:

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

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

– ☐ La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:

  – ☐ sulle risorse proprie.

  – ☐ su altre entrate.

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

4. DIMENSIONI DIGITALI

4.1. Prescrizioni di rilevanza digitale

L'iniziativa politica riguarda la revisione dell'attuale trattato che istituisce la Comunità dei trasporti. L'attuazione di detto trattato, unitamente a qualsiasi mezzo digitale che consenta di migliorarla, è di competenza del segretariato permanente della Comunità dei trasporti. Si ritiene pertanto che l'iniziativa non abbia alcuna prescrizione di rilevanza digitale per la Commissione.