COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 16.7.2025
COM(2025) 547 final

2025/0221 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa per il periodo 2028-2034, modifica il regolamento (UE) 2024/1679 e abroga il regolamento (UE) 2021/1153

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

Il 16 luglio 2025 la Commissione ha adottato una proposta per il prossimo quadro finanziario pluriennale per il periodo successivo al 2027, comprendente una dotazione finanziaria di 81 428 000 000 EUR per il "meccanismo per collegare l'Europa" (MCE) per gli investimenti nelle reti transeuropee per le infrastrutture dei trasporti e dell'energia, compresi i progetti di mobilità militare e delle energie rinnovabili. La presente proposta mira a stabilire la base giuridica dell'MCE per il periodo 2028-2034.

• Motivi e obiettivi

Per conseguire una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, l'UE ha bisogno di un'infrastruttura aggiornata, ad alte prestazioni e resiliente che contribuisca a collegare e integrare i settori dei trasporti e dell'energia in tutta l'UE e in tutte le sue regioni. Tali collegamenti sono fondamentali per la libera circolazione delle persone, delle merci, dei capitali e dei servizi.

Le reti transeuropee dei trasporti e dell'energia:

- agevolano i collegamenti transfrontalieri;
- garantiscono la sicurezza dell'UE;
- aumentano la competitività dell'economia sociale di mercato europea;
- contribuiscono all'attenuazione dei cambiamenti climatici; e
- eliminano l'isolamento e promuovono una maggiore coesione economica, sociale e territoriale.

Le reti transeuropee ad alta capacità sono inoltre necessarie per aumentare la resilienza e la preparazione militare dell'UE.

Collegamenti senza soluzione di continuità per i trasporti e l'energia in tutta Europa contribuiranno al successo del mercato unico. Apporteranno benefici tangibili a tutti i cittadini e a tutte le imprese dell'UE, rendendo più efficienti e sostenibili i loro spostamenti, il trasporto di merci e l'accesso a un'energia sicura, a prezzi abbordabili e decarbonizzata.

A tal fine l'MCE sostiene gli investimenti sia nelle infrastrutture dei trasporti e dell'energia attraverso lo sviluppo delle reti transeuropee, sia nei progetti transfrontalieri in materia di energie rinnovabili. Alla luce dei crescenti rischi legati ai pericoli naturali e tecnologici, all'evoluzione delle minacce alla sicurezza e ad altre perturbazioni, è essenziale garantire che gli investimenti nell'ambito dell'MCE siano informati sui rischi e resilienti alle catastrofi, in linea con gli obiettivi della strategia dell'UE per l'Unione della preparazione.

L'MCE si concentra su progetti che presentano il massimo valore aggiunto per l'UE e catalizza gli investimenti in progetti con un impatto transfrontaliero e in sistemi interoperabili a livello europeo, che devono continuare a essere finanziati dopo il 2027. Fornendo sostegno ai progetti transfrontalieri direttamente a livello dell'UE, l'MCE contribuisce a superare i problemi di coordinamento derivanti dalla natura multigiurisdizionale dei progetti. Con il suo efficiente *modus operandi*, l'MCE affronta i fallimenti del mercato e contribuisce a mobilitare ulteriori investimenti e finanziamenti da altre fonti, quali i bilanci nazionali, i sistemi tariffari

nazionali dell'energia e il settore privato, utilizzando l'intera gamma di strumenti disponibili a norma del regolamento finanziario.

Per quanto riguarda i trasporti, l'MCE mira a contribuire al completamento della rete transeuropea dei trasporti ("TEN-T"), in particolare della rete centrale e della rete centrale estesa, entro il 2030 e il 2040. Lo sviluppo di una rete di trasporto multimodale a livello europeo è una condizione fondamentale per la crescita e la sostenibilità in Europa, dai punti di ingresso che sono i porti, ai collegamenti terrestri di base necessari per il mercato unico e per la connettività delle regioni. In tale contesto, l'MCE si concentrerà in particolare su progetti infrastrutturali con una forte dimensione transfrontaliera, quali il progetto Rail Baltica, la galleria di base del Brennero, la via navigabile interna Seine-Escaut, Brno-Bratislava, Salonicco-Bucarest o lo sviluppo di collegamenti con l'entroterra dei porti TEN-T.

In stretto coordinamento con il fondo europeo per la competitività e i piani di partenariato nazionali e regionali, l'MCE sostiene anche una mobilità interoperabile, sicura e intelligente sulla rete TEN-T (ad esempio tramite l'implementazione di sistemi europei di gestione del traffico come il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario o i servizi di informazione fluviale per le vie navigabili interne) o, se del caso, garantendone l'interconnessione, attraverso l'interoperabilità, le norme o i terminali utenti, con i sistemi spaziali dell'UE quali Galileo, EGNOS e IRIS², rispettivamente per il posizionamento, la navigazione e la sincronizzazione e per la connettività sicura, e contribuisce alla transizione dell'UE verso una mobilità sostenibile e decarbonizzata (ad esempio provvedendo alla fornitura di energia elettrica da terra per le navi nei porti TEN-T).

L'MCE può inoltre investire nei collegamenti transfrontalieri con i paesi terzi che attuano l'estensione dei corridoi TEN-T ai paesi candidati. Ad esempio, ciò è stato fatto nel periodo 2021-2027 per i collegamenti con l'Ucraina e la Moldova, migliorando il funzionamento dei corridoi di solidarietà e avviando i lavori preparatori per allineare lo scartamento delle rotaie in questi due paesi alla norma dell'UE. Sebbene ciò fosse giustificato dalla crisi a seguito della guerra di aggressione russa contro l'Ucraina e in previsione di una loro maggiore integrazione nel mercato dell'UE, tali investimenti sottraggono risorse ai progetti sul territorio dell'Unione.

Se i progetti transfrontalieri TENT-T non saranno completati, l'aumento dei tempi di viaggio e dei costi di viaggio delle persone e delle merci comporterà perdite economiche derivanti da una minore produttività totale e da una crescita più lenta degli scambi all'interno dell'UE. Ciò comporterà una riduzione del PIL dello -0,4 % nel 2030 e dello -0,8 % nel 2050 rispetto a uno scenario in cui i progetti transfrontalieri TEN-T sono completati. Anche l'occupazione negli Stati membri diminuirebbe dello -0,08 % nel 2030 e dello -0,13 % nel 2050 rispetto allo scenario di riferimento[1].

L'MCE dovrebbe inoltre fornire finanziamenti dell'UE per l'attuazione di progetti di trasporto civile-militare a duplice uso per consentire una mobilità militare senza soluzione di continuità in tutta l'UE. L'attuale infrastruttura di trasporto nell'UE (compresa la TEN-T) non consente movimenti su larga scala di truppe e di attrezzature e materiali pesanti con breve preavviso. Ciò è essenziale per la sicurezza e la difesa europee, come riconosciuto nel "Libro bianco congiunto sulla prontezza alla difesa europea per il 2030" adottato il 19 marzo 2025. L'MCE

[1] Commissione europea: Direzione generale della Mobilità e dei trasporti, Schade, W., Khanna, A., Mader, S., Streif, M. et al., *Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to realise the TEN-T network*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2024, https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/26731a63-b904-11ef-91ed-01aa75ed71a1.

contribuisce inoltre all'obiettivo generale della "strategia europea per l'Unione della preparazione" di creare un'Unione sicura e resiliente che miri a preservare le funzioni vitali della società in tutte le circostanze.

L'UE ha individuato quattro corridoi prioritari di mobilità militare multimodale che comprendono ferrovie, strade, fiumi, mare e aria, che necessitano di investimenti sostanziali e urgenti per agevolare la circolazione delle truppe e delle attrezzature militari. Tali corridoi prevedono l'ampliamento delle gallerie ferroviarie, il potenziamento dei ponti stradali e ferroviari e l'espansione dei terminali portuali e aeroportuali. Insieme agli Stati membri e alla comunità militare sono stati individuati investimenti prioritari per eliminare le strozzature più urgenti ("punti di crisi").

In quanto strumento essenziale per completare l'Unione dell'energia, l'MCE fornirà finanziamenti a due tipi di progetti energetici transfrontalieri:

- progetti di infrastrutture energetiche nei settori del trasporto dell'energia elettrica, dell'idrogeno e del biossido di carbonio che hanno un impatto transfrontaliero notevole e che hanno ottenuto lo status di progetto di interesse comune (PIC) o di progetto di interesse reciproco (PIR) a norma del regolamento RTE-E;
- progetti transfrontalieri nell'ambito dell'energia rinnovabile basati su un accordo di cooperazione tra gli Stati membri ai sensi della direttiva sulle energie rinnovabili.

Tali progetti sono fondamentali per i) migliorare la sicurezza dell'approvvigionamento energetico nell'UE e nei paesi terzi vicini; ii) decarbonizzare il settore energetico; iii) agevolare l'integrazione delle fonti energetiche rinnovabili, a terra e in mare; iv) integrare meglio i mercati dell'energia; e v) offrire alle famiglie e alle imprese in Europa l'accesso a un'energia a prezzi accessibili; contribuendo in tal modo alla competitività dell'economia europea e alla prosperità delle persone.

Nelle sue conclusioni dal titolo "Promuovere infrastrutture delle reti elettriche sostenibili", approvate dal Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia", il 30 maggio 2024, il Consiglio ha riconosciuto "il fabbisogno senza precedenti di investimenti nelle reti elettriche a livello sia di trasmissione che di distribuzione, al fine di garantire un sistema energetico europeo altamente interconnesso, integrato e sincronizzato", ha invitato la Commissione " a cercare modi per aumentare gli investimenti complessivi a favore delle infrastrutture della rete elettrica" e ha posto l'accento "sulla necessità di un MCE solido al fine di fornire una risposta e un sostegno adeguati all'aumento del fabbisogno di investimenti nei progetti di sviluppo delle reti onshore e offshore".

- **Coerenza con le disposizioni vigenti**

L'obiettivo generale dell'MCE è sostenere il conseguimento degli obiettivi strategici dell'UE nei settori dei trasporti e dell'energia per le reti transeuropee e la cooperazione transfrontaliera in materia di energie rinnovabili, consentendo o accelerando gli investimenti in progetti di interesse comune e progetti di interesse reciproco e sostenendo la cooperazione transfrontaliera in materia di produzione di energia rinnovabile.

Nel settore dei trasporti, l'MCE contribuisce agli obiettivi a lungo termine dell'UE per il completamento della rete centrale TEN-T entro il 2030[2], per il completamento della rete centrale estesa entro il 2040 e, se del caso, per i progressi verso il completamento della rete globale TEN-T entro il 2050 attraverso studi preparatori. In particolare per il completamento della rete centrale, il prossimo quadro finanziario pluriennale (QFP) sarà quindi decisivo.

Gli investimenti finanziati dall'MCE sostengono inoltre la transizione verso una mobilità pulita, interoperabile e multimodale. L'MCE contribuisce inoltre a sviluppare una rete ferroviaria europea ad alta velocità volta a collegare le capitali dell'UE (anche attraverso treni notturni) e ad accelerare il trasporto di merci su rotaia.

Nel settore dell'energia, l'MCE integra il quadro delle reti transeuropee dell'energia (TEN-E) e la selezione dei PIC e dei PIR. Ai sensi del regolamento TEN-E, la seguente logica in tre fasi si applica agli investimenti in tali PIC e PIR. In primo luogo, gli investimenti dovrebbero essere realizzati in via prioritaria dal mercato. In secondo luogo, se il mercato non effettua investimenti, si dovrebbero esplorare soluzioni normative e, se necessario, adeguare il quadro normativo pertinente. In terzo luogo, se le prime due fasi non sono sufficienti a realizzare gli investimenti necessari nei PIC, le sovvenzioni dell'MCE possono essere concesse ai PIC ammissibili come opzione di ultima istanza. L'MCE integra inoltre i meccanismi di cooperazione stabiliti dalla direttiva sulle energie rinnovabili, quali trasferimenti statistici, progetti comuni o regimi comuni di sostegno.

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

Le infrastrutture dei trasporti e dell'energia e la produzione di energia saranno sostenute in varia misura da diversi programmi e strumenti finanziari dell'UE, tra cui l'MCE, i piani di partenariato nazionali e regionali, il fondo europeo per la competitività e Orizzonte Europa, nonché Europa globale.

È importante rendere più efficiente l'impiego dei vari programmi e strumenti di finanziamento dell'UE, massimizzando così la complementarità e il valore aggiunto degli investimenti sostenuti dall'Unione. Ciò dovrebbe essere conseguito attraverso la nuova struttura del QFP, mantenendo la coerenza tra i pertinenti programmi dell'UE, evitando sovrapposizioni e concentrandosi sugli investimenti con un elevato valore aggiunto dell'UE.

In tale contesto, l'MCE dovrebbe concentrarsi sul sostegno i) a progetti con una dimensione transfrontaliera sulle reti TEN-T e TEN-E, ii) a progetti per una mobilità militare senza soluzione di continuità in tutta l'UE e iii) a progetti nell'ambito della cooperazione in materia di energie rinnovabili. Gli investimenti nella rete TEN-T in base ai piani di partenariato nazionali e regionali dovrebbero integrare gli investimenti in base all'MCE.

L'estensione dei corridoi TEN-T ai paesi candidati e le infrastrutture dei trasporti e dell'energia nei paesi terzi dovrebbero essere sostenute in stretto coordinamento con lo strumento Europa globale.

[2] Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013, GU L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

Sarà perseguito un forte processo di co-creazione tra R&I e MCE, in particolare per la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto, ma anche per l'energia. Orizzonte Europa continuerà a sostenere la ricerca e l'innovazione nel settore dei trasporti e dell'energia. Il fondo europeo per la competitività coprirà l'espansione e la diffusione di soluzioni innovative all'avanguardia per la decarbonizzazione, la digitalizzazione, la sostenibilità e la resilienza dei trasporti e dell'energia (ad esempio, la nuova generazione di un sistema europeo di gestione del traffico aereo sostenuto dall'IA e dalle tecnologie cloud, i traghetti civili e militari a duplice uso e a zero emissioni del futuro). In particolare, dovrebbe individuare la migliore combinazione di capitali pubblici e privati per tali investimenti.

Le azioni dell'MCE dovrebbero essere utilizzate per ovviare alle carenze del mercato o a situazioni di investimento non ottimali in modo proporzionato, senza duplicare o sostituire i finanziamenti privati, e dovrebbero apportare un chiaro valore aggiunto dell'UE. A tale riguardo, le misure dell'MCE e dell'Unione europea del risparmio e degli investimenti[3] possono sostenersi a vicenda, in quanto i finanziamenti pubblici possono essere efficaci per ridurre il rischio dei grandi progetti infrastrutturali e attrarre investimenti privati nell'UE, creando un notevole effetto leva. Allo stesso tempo, la crescente disponibilità di veicoli di investimento collettivo efficienti, come i fondi di investimento europei a lungo termine (ELTIF), può catalizzare efficacemente gli investimenti a lungo termine da parte di investitori istituzionali e di altri investitori privati a favore di progetti infrastrutturali, integrando e amplificando in tal modo i finanziamenti disponibili a titolo dell'MCE. Ciò garantirà anche la coerenza tra le azioni previste dal programma e dalle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato, compresi i progetti multinazionali quali importanti progetti di comune interesse europeo (IPCEI), evitando indebite distorsioni della concorrenza nel mercato unico.

Gli obiettivi dell'Unione in materia di trasporti ed energia devono essere conseguiti in modo da garantire la competitività, la crescita economica, la coesione e la sicurezza, coerentemente con le politiche climatiche e ambientali. Gli investimenti dovrebbero sostenere la neutralità climatica entro il 2050, evitare la perdita di biodiversità e ridurre o eliminare l'inquinamento, in linea con la politica e la legislazione dell'UE. Se del caso, le soluzioni basate sulla natura potrebbero essere integrate nei progetti, in quanto spesso possono migliorare la resilienza ai cambiamenti climatici pur essendo efficaci sotto il profilo dei costi e apportando benefici alla società.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

Le reti transeuropee sono oggetto dell'articolo 170 TFUE, che recita: "[L]'Unione concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia".

Il diritto per l'UE di intervenire nell'ambito di applicazione del finanziamento delle infrastrutture è sancito dall'articolo 171 TFUE, a norma del quale l'Unione "può appoggiare progetti di interesse comune sostenuti dagli Stati membri, (…) in particolare mediante studi di fattibilità, garanzie di prestito o abbuoni di interesse".

L'articolo 172 TFUE precisa che "[g]li orientamenti e le altre misure di cui all'articolo 171, paragrafo 1, sono adottati dal Parlamento europeo e dal Consiglio, che deliberano secondo la

[3] COM(2025) 124 final.

procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni".

La cooperazione transfrontaliera nell'ambito dell'energia rinnovabile è disciplinata dall'articolo 194, paragrafo 1, TFUE, il quale stabilisce che "[n]el quadro dell'instaurazione o del funzionamento del mercato interno e tenendo conto dell'esigenza di preservare e migliorare l'ambiente, la politica dell'Unione nel settore dell'energia è intesa, in uno spirito di solidarietà tra Stati membri, a: a) garantire il funzionamento del mercato dell'energia; b) garantire la sicurezza dell'approvvigionamento energetico nell'Unione; [e] c) promuovere il risparmio energetico, l'efficienza energetica e lo sviluppo di energie nuove e rinnovabili".

A tal fine, come specificato all'articolo 194, paragrafo 2, TFUE, "il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, stabiliscono le misure necessarie per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 194, paragrafo 1".

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

La portata e il tipo di problemi affrontati dal MCE comportano specificamente un'azione dell'UE, dal momento che sono per loro natura a livello dell'Unione e possono essere risolti in modo più efficiente a tale livello, con conseguenti maggiori benefici complessivi, un'attuazione più rapida e una riduzione dei costi se la Commissione coordina le azioni degli Stati membri.

I finanziamenti dell'UE sono inoltre i mezzi adeguati per affrontare le carenze di risorse che i progetti transfrontalieri incontrano di solito. La distribuzione ineguale dei benefici e dei costi dei progetti tra i diversi Stati membri interessati rende più difficile finanziare tali progetti esclusivamente con fonti di finanziamento nazionali.

- **Proporzionalità**

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

- **Scelta dell'atto giuridico**

Lo strumento legislativo e il tipo di misura (ossia il finanziamento) sono entrambi definiti nel TFUE, che costituisce la base giuridica del MCE, e stabilisce che è possibile definire i compiti, gli obiettivi prioritari e l'organizzazione delle reti transeuropee in regolamenti.

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

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

La valutazione *ex post* dell'MCE 2014-2020 e la valutazione intermedia dell'MCE 2021-2027 sono condotte in parallelo e i lavori sono a buon punto.

Per l'MCE 2014-2020, nel settore dei trasporti tutte le convenzioni di sovvenzione si sono concluse alla fine del 2024 e i progetti sono in fase di chiusura. Finora è stata completata la chiusura di oltre la metà dei progetti, i quali hanno un tasso di assorbimento del 91,3 % del

bilancio assegnato, rispetto all'importo dell'ultima convenzione di sovvenzione in vigore. Dato l'elevato tasso di assorbimento, gran parte dei progetti chiusi ha raggiunto gli obiettivi stabiliti nella convenzione di sovvenzione (ad esempio: progressi nell'attuazione delle tratte transfrontaliere, implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), miglioramento dei collegamenti con l'entroterra per i porti, miglioramento delle vie navigabili interne, ecc.).

Per l'MCE 2014-2020 nel settore dell'energia, il portafoglio comprendeva 149 azioni, di cui 141 sono già state completate. Sono in corso circa 8 azioni, tra cui grandi progetti di costruzione nel settore dell'energia elettrica. Alla fine del 2024 il progresso finanziario complessivo dell'intero portafoglio dell'MCE-1 era pari al 58 %.

La maggior parte del bilancio per i trasporti e la quota maggiore del bilancio destinato all'energia per l'attuale MCE 2021-2027 sono state assegnate a progetti. Il bilancio dell'MCE Trasporti per la mobilità militare nel settore dei trasporti (1,7 miliardi di EUR) è stato anticipato dopo l'invasione su vasta scala dell'Ucraina da parte della Russia ed è interamente assegnato. Gli ultimi fondi sono stati assegnati all'inizio del 2024, senza lasciare risorse per i quattro anni rimanenti dell'attuale QFP. Alla fine del 2024 erano stati completati alcuni progetti (ad esempio un'infrastruttura per i combustibili alternativi, aree di parcheggio sicure e protette). In base all'MCE Energia sono stati selezionati circa 166 PIC e PIR nell'ambito del primo elenco di PIC/PIR, di cui 41 hanno ottenuto finanziamenti nell'invito del 2024, a dimostrazione del notevole fabbisogno di finanziamenti per le infrastrutture energetiche transfrontaliere.

Dato che gli investimenti nelle infrastrutture sono un processo a lungo termine, è troppo presto per misurare i risultati dell'MCE 2021-2027. L'MCE ha ottenuto 1,5 miliardi di EUR di sostegno sotto forma di sovvenzioni non rimborsabili, migliorando la connettività transfrontaliera UE-Ucraina e le capacità ampliate attraverso i corridoi di solidarietà e i corridoi TEN-T.

I risultati preliminari di entrambe le valutazioni dell'MCE confermano che il programma sta finora ottenendo buoni risultati. Lo strumento è progettato per rispondere alla storica carenza di finanziamenti per le infrastrutture transfrontaliere ad elevato valore aggiunto dell'UE, concentrando i finanziamenti per questi progetti in uno strumento dedicato. È coerente con altri strumenti e politiche di finanziamento dell'UE, in particolare in materia di decarbonizzazione e sostenibilità ambientale. Il suo modello di governance (che utilizza inviti competitivi a presentare proposte e la gestione diretta dei fondi attraverso un'agenzia centralizzata) è adatto a rispondere alle esigenze del programma e a garantire condizioni di parità per i richiedenti.

I finanziamenti dell'MCE sono costantemente ritenuti indispensabili, in quanto consentono di realizzare progetti fondamentali nel settore dei trasporti che altrimenti subirebbero ritardi considerevoli, una portata ridotta, o non sarebbero affatto realizzati a causa di finanziamenti nazionali o privati insufficienti. Oltre al sostegno finanziario diretto, l'MCE fornisce anche un notevole effetto leva, attirando ulteriori capitali pubblici e privati e fungendo da punto di riferimento strategico per gli investimenti.

L'ultima indicazione del numero e del valore delle azioni finanziate per tematica e sottoprogramma, nonché dalla dichiarazione sulla performance del programma per l'MCE 2021-2027, è che l'MCE è anche sulla buona strada per conseguire la maggior parte dei suoi obiettivi di realizzazione, con una forte prestazione nel conseguimento dei risultati attesi.

Sebbene i risultati e gli impatti completi richiederanno tempo per concretizzarsi, l'attuale traiettoria del programma suggerisce risultati positivi in linea con i suoi obiettivi.

Come previsto dall'articolo 22, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2021/1153 che istituisce l'MCE[4] e attualmente in vigore, la Commissione pubblicherà nell'autunno di quest'anno una relazione sui progressi compiuti nell'attuazione del programma dal 2021 al 2024. Presenterà per ciascun settore: i diversi inviti a presentare proposte, i principali settori di investimento e il modo in cui l'MCE è stato in grado di reagire alle recenti crisi.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Il 12 febbraio è stata avviata una serie di consultazioni pubbliche che coprono l'intero spettro dei futuri finanziamenti dell'UE e sono rimaste aperte fino al 6 maggio 2025. Una consultazione ha riguardato i fondi dell'UE attuati con gli Stati membri e le regioni e ha interessato le reti transeuropee, la politica di coesione, la politica agricola comune, la politica della pesca, la politica marittima e gli affari interni.

Per quanto riguarda le reti transeuropee, i portatori di interessi sottolineano l'importanza fondamentale di mantenere uno strumento specifico a livello dell'UE per le infrastrutture di trasporto (come l'MCE) separato dalle dotazioni nazionali per gli investimenti.

Le autorità pubbliche dell'Europa centrale e orientale chiedono un sostegno specifico dell'UE per l'ammodernamento e l'ampliamento dei principali corridoi TEN-T, adducendo ritardi nell'elettrificazione, strozzature nella capacità di trasporto merci e lacune nella connettività multimodale. Ad esempio, gli intervistati polacchi e rumeni segnalano la necessità di migliorare i collegamenti est-ovest e i sistemi di segnalazione interoperabili per migliorare la mobilità transfrontaliera.

Nel settore dell'energia, i portatori di interessi evidenziano diverse sfide persistenti che compromettono l'efficacia e l'inclusività del sostegno dell'UE alle infrastrutture energetiche. Le autorità pubbliche di Romania, Polonia, Germania e Spagna sottolineano che infrastrutture di rete obsolete, in particolare nelle zone rurali e dipendenti dal carbone, costituiscono una strozzatura per la diffusione delle energie rinnovabili. Queste regioni spesso non dispongono di una capacità di trasmissione sufficiente o devono far fronte a ritardi nella modernizzazione della rete, il che ha portato a progetti in fase di stallo e al mancato conseguimento degli obiettivi climatici. Gli attori regionali e comunali, in particolare della Finlandia e degli Stati baltici, esprimono preoccupazione per la lentezza dei progressi degli interconnettori transfrontalieri e per la frammentazione della pianificazione tra il livello nazionale e quello dell'UE. Si ritiene che ciò indebolisca la resilienza e l'interoperabilità del sistema energetico europeo, in particolare nel contesto delle attuali tensioni geopolitiche.

Da marzo a maggio 2025 la Commissione ha organizzato un panel europeo di cittadini su un nuovo bilancio europeo per consentire ai cittadini di dialogare con le istituzioni dell'UE e avere voce in capitolo sul processo di elaborazione delle politiche della stessa. L'evento comprendeva tre sessioni che hanno riunito 150 cittadini selezionati in modo casuale, tra cui una sessione in presenza dal 28 al 30 marzo, una seconda sessione online (dal 25 al 27 aprile) e una terza e ultima sessione a Bruxelles (dal 16 al 18 maggio). I partecipanti, provenienti da

[4] Articolo 22, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 (Testo rilevante ai fini del SEE), del 7 luglio 2021.

tutti i 27 paesi dell'UE e che rappresentano la diversità dell'UE, hanno riflettuto sui settori in cui il bilancio dell'UE potrebbe apportare il massimo valore aggiunto agli europei e hanno anche evidenziato l'importanza delle infrastrutture transfrontaliere, in particolare nel settore dei trasporti. A causa dell'esaurimento della dotazione dell'MCE, un numero considerevole di Stati membri ha chiesto un bilancio supplementare per la mobilità militare durante la revisione intermedia dell'attuale QFP nel 2024. Molti Stati membri chiedono inoltre regolarmente che la mobilità militare sia considerata una priorità per gli investimenti dell'UE nelle infrastrutture di trasporto, tenuto conto del contesto geopolitico generale e dell'evoluzione degli sviluppi in materia di sicurezza nelle sessioni del Consiglio e nei formati relativi alla sicurezza e alla difesa.

- **Valutazione d'impatto**

La proposta è sostenuta dalla valutazione d'impatto delle dotazioni preassegnate a livello nazionale nell'ambito del QFP per il periodo successivo al 2027, presentata al comitato per il controllo normativo il 7 luglio 2025. Il comitato ha formulato il suo parere il 10 luglio.

La valutazione d'impatto si è concentrata sull'elaborazione e sulla portata dei piani di partenariato nazionali e regionali per l'attuazione delle future dotazioni preassegnate a livello nazionale. Per quanto riguarda gli investimenti nei trasporti transeuropei (compresa la mobilità militare), nelle infrastrutture energetiche e nella cooperazione transfrontaliera nel settore delle energie rinnovabili, sono state valutate due opzioni per il finanziamento di progetti transfrontalieri: l'attuazione nell'ambito di dotazioni preassegnate a livello nazionale o uno strumento dedicato ai progetti transfrontalieri.

La valutazione d'impatto ha messo a confronto l'esperienza acquisita con l'attuazione di progetti transfrontalieri nell'ambito degli attuali piani nazionali e regionali (ad esempio la politica di coesione, il dispositivo per la ripresa e la resilienza) e l'esperienza maturata nell'ambito dell'MCE. Ha inoltre valutato l'onere amministrativo per le autorità degli Stati membri e i promotori dei progetti per entrambe le opzioni, e ha discusso l'uso ottimale dei fondi dell'UE.

La valutazione d'impatto ha concluso che il sostegno dell'UE gestito direttamente garantirebbe la prevedibilità e la stabilità necessarie per progetti transfrontalieri complessi. L'assegnazione delle sovvenzioni attraverso un approccio competitivo e graduale consentirebbe di concentrarsi sui progetti più maturi.

Legami più stretti tra i finanziamenti dell'UE e le priorità politiche dei piani nazionali ne rafforzerebbero la dimensione transfrontaliera. L'attuazione di progetti infrastrutturali transfrontalieri attraverso i piani sarebbe tuttavia più complessa e costosa sia per le autorità degli Stati membri che per i promotori dei progetti. Consentire agli Stati membri di allineare i loro piani di investimento a quelli dei paesi vicini risulterebbe in un processo lungo, sia durante i negoziati sul piano iniziale che in caso di eventuali modifiche. La Germania dovrebbe ad esempio coordinare il proprio piano nazionale con otto Stati membri confinanti; l'Ungheria con cinque. Nei casi in cui il processo subisca ritardi in uno o più Stati membri, ciò potrebbe causare ritardi a catena. La Commissione potrebbe sostenere questi sforzi di coordinamento (sia durante i negoziati che attraverso la fornitura di assistenza tecnica attraverso i piani), ma l'onere per le autorità degli Stati membri rimarrebbe considerevole. Ciò potrebbe inoltre aumentare notevolmente gli oneri amministrativi per i promotori di progetti, che dovrebbero attuare i loro progetti transfrontalieri nell'ambito di diversi piani nazionali e riferire nell'ambito di sistemi di rendicontazione e audit distinti (uno per Stato membro).

La valutazione d'impatto ha tuttavia sottolineato che i piani di partenariato nazionali e regionali potrebbero prevedere investimenti complementari per le tratte transfrontaliere e per i progetti di grande rilevanza per l'UE. Questi potrebbero includere tratte di interesse nazionale per le reti transeuropee e alcuni progetti energetici, come il potenziamento delle reti nazionali che sostengono le interconnessioni transfrontaliere. Poiché la realizzazione di tali progetti avverrebbe all'interno del territorio di un unico Stato membro, la loro attuazione non comporterebbe i costi aggiuntivi di cui sopra per quei progetti transfrontalieri che coinvolgono più di uno Stato membro. Le assegnazioni per questi progetti potrebbero anche essere molto pertinenti se combinate con i finanziamenti dell'UE nell'ambito di aste di energia rinnovabile gestite a livello centrale e transfrontaliero (modello asta come servizio).

Il sostegno dell'UE gestito direttamente garantirebbe la prevedibilità e la stabilità necessarie per progetti transfrontalieri complessi. Concedere finanziamenti direttamente a livello dell'UE consentirebbe di mantenere l'impegno politico a lungo termine a favore di progetti strategici, al fine di creare sufficiente certezza, prevedibilità e stabilità per gli altri investitori. La gestione diretta faciliterebbe inoltre un'attuazione coordinata dei progetti di mobilità militare per agevolare il trasporto rapido e senza soluzione di continuità di truppe e attrezzature militari in tutta l'UE.

L'assegnazione delle sovvenzioni secondo un approccio competitivo e graduale in regime di gestione diretta garantirebbe la prevedibilità dei finanziamenti e consentirebbe di concentrarsi sui progetti (o sui loro stadi) più maturi. In caso inoltre di ritardi notevoli durante l'attuazione o se i costi del progetto sono inferiori a quanto inizialmente previsto (ad esempio attraverso procedure di appalto pubblico efficaci), gli importi non utilizzati dai beneficiari potrebbero essere riassegnati ad altri progetti. Il principio dell'MCE di "obbligo di utilizzo pena la perdita definitiva" ha garantito che i fondi siano ottimizzati nell'ambito del programma e riassegnati ad altri progetti che offrono il miglior valore aggiunto dell'UE. Per l'MCE 2014-2020, l'approccio ""obbligo di utilizzo pena la perdita definitiva" consentirà di aumentare l'assorbimento dei programmi da circa l'80 % al 90 % sulla base delle stime attuali.

La gestione diretta di progetti transfrontalieri complessi ridurrebbe inoltre i costi amministrativi per le autorità degli Stati membri. Le economie di scala previste da un modello di attuazione basato sui costi contribuiscono a mantenere basso il costo complessivo della gestione diretta. Ciò è confermato dall'elevato rapporto di produttività con ciascun membro del personale equivalente a tempo pieno che gestisce un bilancio medio di 25 milioni EUR all'anno. Ciò riguarda l'intero ciclo di vita della gestione del programma, dalla pubblicazione dell'invito fino all'audit e comprende i riscontri alla politica e la rendicontazione. La gestione diretta dei progetti transfrontalieri nel settore dei trasporti e dell'energia è efficiente in termini di costi e rappresenta lo 0,39 % dei fondi dell'UE nel periodo 2021-2027, compresi tutti i costi di coordinamento e gestione sostenuti dalla Commissione.

Disporre di uno strumento distinto richiederebbe tuttavia sforzi per garantire la coerenza con gli investimenti nei trasporti e nell'energia che sarebbero inclusi nei piani.

La proposta della Commissione rispecchia i vantaggi di uno strumento dedicato ai progetti transfrontalieri come individuati nella valutazione d'impatto.

- **Semplificazione**

Gli sforzi complessivi di semplificazione della Commissione per il periodo successivo al QFP 2027 si applicheranno anche all'attuazione del programma MCE.

L'MCE è concepito per ridurre le sovrapposizioni e la complessità. Per quanto riguarda le infrastrutture dei trasporti e dell'energia, l'MCE si concentrerà pertanto su progetti con una chiara dimensione transfrontaliera che sono complementari agli investimenti previsti dai piani di partenariato nazionali e regionali.

Le norme dei piani di partenariato nazionali e regionali e dell'MCE sono il più possibile allineate. Una chiara delimitazione tra l'MCE e i piani di partenariato nazionali e regionali, e l'allineamento delle norme ridurranno le attuali complessità del panorama dei finanziamenti dell'UE e andranno a vantaggio sia delle autorità degli Stati membri che dei beneficiari.

Per un'ulteriore agevolazione, l'MCE si baserà, se del caso, su opzioni semplificate in materia di costi (importi forfettari, costi unitari) al momento dell'assegnazione delle sovvenzioni. Il regolamento prevederà inoltre un quadro giuridico per l'MCE ulteriormente semplificato attraverso la possibilità di trasferire le disposizioni e le condizioni ai programmi di lavoro.

Il regolamento (UE) [XXX]* del Parlamento europeo e del Consiglio [regolamento sulla performance] proposto nell'ambito del QFP per il periodo successivo al 2027 mira a ridurre l'incoerenza e la complessità degli obblighi di monitoraggio e comunicazione. Le modalità di monitoraggio, valutazione e rendicontazione non saranno stabilite individualmente per ciascuno strumento di finanziamento come l'MCE, ma saranno semplificate e razionalizzate in tutto il QFP, anche per quanto riguarda l'informazione, la comunicazione e la visibilità.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta della Commissione relativa all'MCE prevede il seguente importo: 81 428 000 000 EUR (a prezzi correnti).

Sulla base dell'esperienza positiva acquisita con l'attuazione dei precedenti programmi MCE, la Commissione propone di proseguire l'attuazione del nuovo programma, per entrambi i settori dell'MCE, con la gestione diretta da parte della Commissione e di un'agenzia esecutiva.

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

5. ALTRI ELEMENTI

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

Articolo 1 – Oggetto

Questo articolo introduce l'oggetto del regolamento, che è quello di istituire il programma del meccanismo per collegare l'Europa.

Articolo 2 – Definizioni

Questo articolo stabilisce le definizioni relative al regolamento.

Articolo 3 – Obiettivi del programma

Questo articolo stabilisce l'obiettivo generale del programma e gli obiettivi specifici per ciascun settore.

Articolo 4 – Bilancio

Questo articolo stabilisce l'assegnazione finanziaria indicativa per il programma.

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

Articolo 5 – Risorse aggiuntive

Questo articolo stabilisce le condizioni per i contributi finanziari supplementari al programma.

Articolo 6 – Finanziamento alternativo, combinato e cumulativo

Questo articolo garantisce che un'azione cui è stato destinato un contributo nel quadro del programma possono anche ricevere un contributo da un altro programma dell'UE, se i contributi non riguardano i medesimi costi.

Articolo 7 – Paesi terzi associati al programma

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

Articolo 8 – Attuazione e forme di finanziamento dell'Unione

Questo articolo definisce la modalità di gestione dell'MCE come gestione diretta. Possono essere utilizzate tutte le forme di finanziamento e di sostegno finanziario previste dal regolamento finanziario. Il sostegno agli strumenti finanziari o alle garanzie di bilancio è erogato attraverso lo strumento di investimento ECF (fondo europeo per la competitività) o il meccanismo di erogazione della GE (Europa globale).

Articolo 9 – Ammissibilità

Questo articolo stabilisce i criteri di ammissione al programma delle persone fisiche e delle persone giuridiche.

Articolo 10 – Norme complementari in materia di sovvenzioni

Questo articolo stabilisce le condizioni per la riduzione, la sospensione, la cessazione o il trasferimento delle sovvenzioni al fine di garantire una sana gestione finanziaria e attenuare i rischi connessi a ritardi notevoli che possono verificarsi nel caso di grandi progetti infrastrutturali. Esso prevede la possibilità di ridurre o sopprimere le sovvenzioni nel caso in cui l'azione per la quale sono state concesse non sia stata avviata entro un anno dalla data di inizio indicata nella convenzione di sovvenzione o se un riesame dello stato di avanzamento dell'azione constata che l'attuazione di quest'ultima ha subito ritardi tanto gravi da rendere improbabile il conseguimento dei suoi obiettivi. L'articolo prevede semplificazioni delle convenzioni di sovvenzione relative a un progetto globale.

Questo articolo fissa inoltre i tassi massimi di cofinanziamento applicabili a ciascun settore.

Articolo 11 – Progetti transfrontalieri nell'ambito dell'energia rinnovabile

Questo articolo stabilisce gli obiettivi e le condizioni per i progetti transfrontalieri nell'ambito dell'energia rinnovabile. Esso prevede criteri generali e prescrizioni procedurali per la selezione di tali progetti e conferisce alla Commissione il potere di stabilire criteri specifici e dettagli del processo per tali progetti mediante un atto delegato. Questo articolo prevede inoltre la possibilità di trasferire fondi al meccanismo unionale di finanziamento per l'energia rinnovabile istituito a norma del regolamento (UE) 2018/1999.

Articolo 12 – Programma di lavoro

Questo articolo prevede che il programma sia attuato mediante i programmi di lavoro di cui all'articolo 110 del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509.

Articolo 13 – Atti delegati

Questo articolo consente alla Commissione di adottare atti delegati relativi all'allegato del presente regolamento.

Articolo 14 – Esercizio della delega

Questo articolo contiene disposizioni standard sulla delega di poteri.

Articolo 15 – Procedura di comitato

Questo articolo riguarda il comitato MCE ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011. Esso specifica che si applicherà la procedura d'esame di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 16 – Modifiche del regolamento (UE) n. 2024/1679

Questo articolo prevede una modifica dell'articolo 48 del regolamento (UE) 2024/1679 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. L'obiettivo è spostare la base giuridica dell'atto di esecuzione della Commissione sulle norme in materia di infrastrutture a duplice uso attualmente previsto dal regolamento MCE (articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2024/1679). Per tale atto di esecuzione, il regolamento (UE) 2024/1679 che stabilisce le norme in materia di infrastrutture per la rete TEN-T costituiscono una base giuridica più appropriata rispetto a un programma di spesa dell'MCE. Il regolamento di esecuzione (UE) 2021/1328 della Commissione continuerà tuttavia ad applicarsi fino a quando la Commissione non adotterà un nuovo atto di esecuzione conformemente all'articolo 48, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2024/1679.

Articolo 17 – Abrogazione

Questo articolo abroga il precedente regolamento MCE (regolamento (UE) 2021/1153).

Articolo 18 – Disposizioni transitorie

Questo articolo stabilisce le disposizioni transitorie relative alle azioni dell'MCE e all'assistenza tecnica e amministrativa.

Articolo 19 – Entrata in vigore e applicazione

Questo articolo precisa che il regolamento è applicabile a decorrere dal 1º gennaio 2028.

Allegato

2025/0221 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa per il periodo 2028-2034, modifica il regolamento (UE) 2024/1679 e abroga il regolamento (UE) 2021/1153

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 172, primo comma, e l'articolo 194, paragrafo 2,

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[1],

visto il parere del Comitato delle regioni[2],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) Il presente regolamento istituisce il programma "meccanismo per collegare l'Europa" ("programma") finalizzato ad accelerare gli investimenti nelle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e a stimolare gli investimenti sia pubblici che privati, aumentando nel contempo la certezza del diritto, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica. Esso ha inoltre l'obiettivo di agevolare la cooperazione transfrontaliera nel settore delle energie rinnovabili, ad esempio attraverso il sostegno a progetti transfrontalieri. Il programma dovrebbe facilitare il pieno sfruttamento delle sinergie tra i settori dei trasporti e dell'energia, rafforzando in tal modo l'efficacia dell'intervento dell'Unione e permettendo di ottimizzare i costi di realizzazione. Il presente regolamento stabilisce una dotazione finanziaria per il programma. Ai fini del presente regolamento i prezzi correnti sono calcolati applicando un deflatore fisso del 2 %.

(2) Il trasporto efficiente delle persone[3] e delle merci è un pilastro essenziale per il funzionamento dell'Unione, poiché svolge un ruolo cruciale nel promuovere la competitività e la crescita economica, garantisce la coesione e consente di conseguire gli obiettivi climatici e ambientali. La capacità dei cittadini e delle merci di circolare in modo libero ed efficiente in un mercato unico ben connesso e completo migliora la connettività, garantisce l'accesso ai posti di lavoro e ai servizi e sostiene le economie e gli scambi locali. Allo stesso tempo un sistema di trasporto decarbonizzato e sostenibile è una condizione necessaria per conseguire gli obiettivi climatici dell'Unione e porre rimedio alla dipendenza strategica e insostenibile dell'economia dell'Unione dai combustibili fossili. Un trasporto merci efficace e sicuro è

1 *GU L…, pag..
2 *GU L…, pag..
3 Comprese le persone a mobilità ridotta e con disabilità.

indispensabile per garantire l'approvvigionamento dei beni necessari per i cittadini, il funzionamento della nostra economia e il sostegno alla nostra sicurezza militare. La relazione Draghi sul futuro della competitività dell'Europa[4] riconosce l'importanza di aumentare gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto e sottolinea la necessità di un mercato del trasporto multimodale integrato nonché la forte domanda di decarbonizzazione e soluzioni pulite. La relazione Draghi invita a promuovere la digitalizzazione nell'Unione in tutti i settori economici chiave, tra cui quello dei trasporti. La relazione Letta sul futuro del mercato interno evidenzia che il settore dei trasporti è un settore chiave in cui una maggiore integrazione europea è essenziale per sfruttare appieno il potenziale del mercato interno. Essa sottolinea in particolare la necessità di completare la rete TEN-T ed evidenzia le opportunità che una rete ferroviaria paneuropea ad alta velocità può offrire per rivoluzionare i viaggi europei e catalizzare l'integrazione dell'Unione. La relazione Niinistö sulla preparazione civile e militare dell'Europa pone l'accento sull'importanza dei corridoi di trasporto a duplice uso per i movimenti militari, le catene di approvvigionamento e la resilienza delle infrastrutture di trasporto ai cambiamenti climatici, nonché sulla necessità di rotte di approvvigionamento marittimo sicure per il commercio estero dell'Unione.

(3) L'Unione dovrebbe agevolare i progetti nelle regioni svantaggiate, meno connesse, rurali, insulari, costiere, periferiche, congestionate, ultraperiferiche o isolate, in modo da consentire l'accesso alle reti transeuropee dell'energia e dei trasporti e apportare nel contempo benefici a tutta l'Unione in termini di sicurezza, competitività e coesione sociale, economica e territoriale. Il regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio[5] individua l'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti, specifica i requisiti che essa deve rispettare e prevede misure per la loro attuazione. Tale regolamento prevede il completamento della rete centrale della rete transeuropea dei trasporti entro il 2030 e della rete centrale estesa entro il 2040, attraverso la creazione di nuove infrastrutture nonché l'ammodernamento e il ripristino sostanziali delle infrastrutture esistenti. Ciò consentirà di ottenere una rete ad alte prestazioni per il trasporto di passeggeri e merci.

(4) Per conseguire gli obiettivi di cui al regolamento (UE) 2024/1679, è necessario sostenere finanziariamente lo sviluppo transfrontaliero, anche dei porti e dei loro collegamenti con l'entroterra, nonché la diffusione di combustibili alternativi e l'eliminazione dei collegamenti mancanti e garantire, se del caso, che le azioni sostenute dal programma siano coerenti con i piani di lavoro per i corridoi di trasporto elaborati conformemente all'articolo 54 del regolamento (UE) 2024/1679 e con lo sviluppo generale della rete per quanto riguarda le prestazioni e l'interoperabilità.

(5) Nel Libro bianco congiunto sulla prontezza alla difesa europea per il 2030[6] si riconosce che la mobilità militare è una componente essenziale per la sicurezza e la difesa europee e si sottolinea il valore aggiunto dell'Unione nel sostenere le infrastrutture a duplice uso per la mobilità. Il regolamento (UE) 2021/1153 del

---

4 Mario Draghi, "A competitiveness strategy for Europe", settembre 2024, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en?prefLang=it.

5 Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (GU L, 2024/1679, 28.6.2024).

6 Libro bianco congiunto sulla prontezza alla difesa europea per il 2030, JOIN(2025) 120 final del 19.3.2025.

Parlamento europeo e del Consiglio[7] ha previsto per la prima volta una dotazione finanziaria specifica per lo sviluppo di infrastrutture di trasporto a duplice uso civile e di difesa. È essenziale che l'infrastruttura di trasporto dell'Unione consenta una circolazione rapida ed efficiente del personale, del materiale e delle attrezzature militari per via aerea, terrestre e per vie navigabili. Di conseguenza dovrebbe essere ammodernata l'infrastruttura per tutti i modi di trasporto, al fine di soddisfare i requisiti militari. Il programma dovrebbe perseguire la complementarità con le attività specifiche sostenute a titolo del Fondo europeo per la competitività (anche per quanto riguarda gli importanti progetti di comune interesse europeo (IPCEI)), in particolare al fine di migliorare l'accesso alla capacità di mobilità militare per gli Stati membri, di incrementarne la disponibilità e di sostenere lo sviluppo di soluzioni digitali finalizzate ad agevolare la mobilità militare, nonché di misure che ricevono sostegno a titolo dei piani di partenariato nazionale e regionale.

(6) Nel settore della mobilità militare il programma ha lo scopo di contribuire a rendere possibile il trasporto di attrezzature e personale militari in tutta l'UE in modo rapido e su vasta scala, tenendo conto delle competenze militari a livello dell'UE. Il programma dovrebbe essere coerente con gli sforzi dell'UE volti ad aumentare la prontezza dell'UE alla difesa, come indicato nel Libro bianco congiunto sulla prontezza alla difesa europea per il 2030.

(7) L'Unione ha sviluppato i propri sistemi spaziali per posizionamento, navigazione e sincronizzazione (*Positioning, Navigation and Timing*, PNT) (Galileo, EGNOS e LEO PNT), il proprio programma di osservazione e monitoraggio della Terra (Copernicus, EOGS) e la propria connettività sicura (GOVSATCOM e IRIS^2). Tutti questi sistemi offrono servizi avanzati che conferiscono vantaggi economici importanti ad utenti pubblici e privati. Pertanto qualsiasi infrastruttura dei trasporti o dell'energia che sia finanziata dall'MCE e si avvalga di servizi di posizionamento, navigazione e sincronizzazione o di osservazione della Terra dovrebbe essere tecnicamente compatibile con tali sistemi. Per conseguire tale compatibilità, ove pertinente, il programma di lavoro può far sì che le azioni sostenute dall'MCE e che comprendono tecnologie PNT, di connettività o di osservazione siano tecnicamente compatibili con i sistemi spaziali dell'UE.

(8) ProtectEU, la strategia europea di sicurezza interna, pone l'accento sul fatto che la sicurezza è il fondamento di tutte le nostre libertà e si basa sulla considerazione che la sicurezza deve essere integrata in tutte le politiche dell'UE.

(9) L'espansione e l'ammodernamento delle infrastrutture energetiche sono una condizione essenziale per un'autentica Unione dell'energia completa e interconnessa, che garantisca la sicurezza e l'indipendenza energetiche dell'Unione, l'accessibilità economica dell'energia e la competitività industriale, conseguendo nel contempo gli obiettivi dell'Unione in materia di energia e clima per il 2030 e la neutralità climatica entro il 2050. Le reti energetiche sono necessarie per assorbire una maggiore produzione di energia rinnovabile, compresa la produzione offshore, per promuovere la decarbonizzazione e l'elettrificazione dell'industria e per garantire un mercato interno dell'energia ben funzionante e competitivo che provveda a un approvvigionamento energetico sicuro e a prezzi accessibili. La relazione Draghi

[7] Regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 (GU L 249 del 14.7.2021, pag. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj).

riconosce inoltre l'importanza di aumentare gli investimenti nelle infrastrutture energetiche. Essa fa riferimento in particolare agli investimenti nelle reti energetiche e alla necessità di aumentare rapidamente la diffusione delle infrastrutture energetiche transfrontaliere per garantire l'integrazione delle energie rinnovabili nel sistema europeo e decarbonizzare l'industria europea. Nel patto per l'industria pulita[8] e nel piano d'azione per un'energia a prezzi accessibili[9] la Commissione ha sottolineato il ruolo cruciale del completamento dell'Unione dell'energia, mediante investimenti nelle infrastrutture energetiche e nelle reti transfrontaliere, per salvaguardare la competitività dell'industria europea e la prosperità delle persone, nonché per l'accessibilità economica e la sicurezza dell'approvvigionamento energetico. Il piano d'azione per un'energia a prezzi accessibili indica che tutte le persone, le comunità e le imprese dovrebbero trarre vantaggio dalla transizione pulita. Secondo la relazione di monitoraggio sulle infrastrutture elettriche[10] dell'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia, il fabbisogno di capacità transfrontaliera sarà pari a 66 GW entro il 2030, di cui 32 GW rimangono attualmente scoperti. Il sostegno del programma ai progetti transfrontalieri svolgerà un ruolo importante per colmare questa lacuna.

(10) È opportuno prestare particolare attenzione alle interconnessioni energetiche transfrontaliere, che comprendono progetti complessi quali gli interconnettori ibridi, inclusi quelli necessari per raggiungere l'obiettivo del 15 % di interconnessione elettrica per il 2030 stabilito dal regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio[11].

(11) Il regolamento (UE) 2022/869 del Parlamento europeo e del Consiglio[12] stabilisce gli orientamenti per lo sviluppo tempestivo e l'interoperabilità dell'infrastruttura energetica transeuropea. Esso prevede l'individuazione di progetti di interesse comune e di progetti di interesse reciproco e determina le condizioni per l'ammissibilità di tali progetti all'assistenza finanziaria dell'Unione. Tuttavia, data la loro natura transfrontaliera, i progetti di interesse comune e i progetti di interesse reciproco non solo creano esternalità positive significative e promuovono la solidarietà, ma comportano anche sfide specifiche per i promotori dei progetti, a causa della loro natura multigiurisdizionale, delle difficoltà di coordinamento e di una distribuzione spesso asimmetrica dei costi e dei benefici. È pertanto necessario un sostegno a livello dell'Unione.

---

8 COM/2025/85 final.

9 COM/2025/79 final.

10 ACER: *Electricity infrastructure development to support a competitive and sustainable energy system*, Relazione di monitoraggio 2024, https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Publications/ACER_2024_Monitoring_Electricity_Infrastructure.pdf.

11 Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica i regolamenti (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj).

12 Regolamento (UE) 2022/869 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2022, sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2009, (UE) 2019/942 e (UE) 2019/943 e le direttive 2009/73/CE e (UE) 2019/944, e che abroga il regolamento (UE) n. 347/2013 (GU L 152 del 3.6.2022, pag. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/869/oj).

(12) Nel settore dell'energia, il programma mira a contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune e di progetti di interesse reciproco, al fine di promuovere l'integrazione del mercato dell'energia e l'interoperabilità delle reti energetiche a livello transfrontaliero. Il programma mira inoltre ad agevolare la decarbonizzazione, promuovendo l'efficienza energetica e garantendo la sicurezza dell'approvvigionamento, nonché a facilitare la cooperazione transfrontaliera nel settore dell'energia, anche per quanto riguarda la produzione di energia rinnovabile e gli impianti di stoccaggio che non soddisfano i criteri di ammissibilità di cui al regolamento (UE) 2022/869. A tal fine è opportuno tenere conto degli interessi di tutti i portatori di interessi di cui si prevede un coinvolgimento.

(13) La cooperazione transfrontaliera tra Stati membri, o tra Stati membri e paesi terzi, nel settore dell'energia rinnovabile è fondamentale per conseguire gli obiettivi dell'Unione in termini di decarbonizzazione, competitività, completamento del mercato interno dell'energia e sicurezza dell'approvvigionamento in modo sostenibile ed efficiente sotto il profilo dei costi. Il programma mira ad affrontare il rischio che la cooperazione transfrontaliera rimanga a un livello non ottimale in assenza di assistenza finanziaria dell'Unione.

(14) I progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile dovrebbero consentire di risparmiare sui costi per la diffusione dell'energia rinnovabile in tutta l'Unione o produrre altri vantaggi per l'integrazione del sistema, la sicurezza dell'approvvigionamento, la competitività o l'innovazione, rispetto a un progetto analogo attuato singolarmente da un paese terzo o da uno degli Stati membri partecipanti. Nel selezionare i progetti, la Commissione dovrebbe considerare in particolare il loro contributo a un'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia dell'Unione e adoperarsi per tenere conto, ove possibile, dell'equilibrio geografico. In caso di sovvenzioni per lavori, il richiedente dovrebbe dimostrare la necessità di superare fallimenti del mercato o ostacoli finanziari quali una sostenibilità commerciale insufficiente, costi iniziali elevati o l'assenza di finanziamenti da parte del mercato.

(15) Il programma dovrebbe consentire un trasferimento di fondi al meccanismo unionale per l'energia rinnovabile istituito dall'articolo 33 del regolamento (UE) 2018/1999[13], al fine di garantire un contributo al quadro favorevole di cui all'articolo 3, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio[14]. Tale trasferimento può riguardare anche progetti che rientrano nella definizione di progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile. La Commissione dovrebbe adoperarsi, ove pertinente, per fornire tale sostegno finanziario in via prioritaria ai progetti che rafforzano l'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia dell'Unione, compresi i progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile.

---

13 Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica i regolamenti (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (Testo rilevante ai fini del SEE).

14 Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

(16) Dovrebbero essere garantite sinergie tra, da una parte, lo sviluppo delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e i progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile con un forte impatto transfrontaliero sostenuti dall'MCE, e dall'altra i progetti nel settore dei trasporti e dell'energia nell'ambito dei piani di partenariato nazionale e regionale, del programma quadro di ricerca e innovazione e del Fondo europeo per la competitività. Le sinergie potrebbero anche comportare il sostegno a importanti progetti di comune interesse europeo (IPCEI) incentrati sulle infrastrutture transfrontaliere nel settore dei trasporti e dell'energia.

(17) Il programma dovrebbe inoltre perseguire la coerenza con le azioni finanziate nell'ambito di Europa globale. È importante che le reti transeuropee dei trasporti e dell'energia siano ben collegate ai paesi terzi. I rispettivi quadri strategici individuano i progetti di interesse comune tra Stati membri e paesi terzi, o i progetti di interesse reciproco, che sono prioritari per i collegamenti per i trasporti e l'energia da e verso tali paesi terzi. Per tali progetti è opportuno prevedere uno stretto coordinamento tra il sostegno fornito nell'ambito del programma e quello fornito nell'ambito di Europa globale. Nel settore dei trasporti dovrebbe essere data priorità alle tratte transfrontaliere elencate nell'allegato del presente regolamento.

(18) In un contesto economico, sociale e geopolitico in rapida evoluzione, l'esperienza recente ha dimostrato che sono necessari un quadro finanziario pluriennale e programmi dell'Unione più flessibili. A tal fine, e in linea con gli obiettivi dell'MCE, il finanziamento dovrebbe tenere debitamente conto dell'evoluzione delle esigenze politiche e delle priorità dell'Unione individuate nei pertinenti documenti pubblicati dalla Commissione, nelle conclusioni del Consiglio e nelle risoluzioni del Parlamento europeo, garantendo nel contempo una sufficiente prevedibilità per l'esecuzione del bilancio.

(19) A fini di coerenza, la garanzia di bilancio e gli strumenti finanziari nell'ambito del programma, anche laddove combinati con altre forme di sostegno non rimborsabile in operazioni di finanziamento misto, dovrebbero essere attuati conformemente alle norme applicabili dello strumento InvestEU del Fondo europeo per la competitività (ECF) e dei meccanismi di attuazione di Europa globale (GE) mediante accordi conclusi per quel tipo di sostegno nell'ambito dello strumento InvestEU ECF e dei meccanismi di attuazione GE.

(20) Se il sostegno dell'Unione nell'ambito del programma deve essere erogato sotto forma di garanzia di bilancio o di strumento finanziario, anche laddove combinati con forme di sostegno non rimborsabile in un'operazione di finanziamento misto, è necessario che tale sostegno sia fornito esclusivamente attraverso lo strumento InvestEU ECF e i meccanismi di attuazione GE conformemente alle norme applicabili dello strumento InvestEU ECF e dei meccanismi di attuazione GE. Nel caso dello strumento InvestEU ECF finalizzato al conseguimento degli obiettivi del presente programma, tutti gli Stati membri dovrebbero poter disporre, su richiesta, di sostegno sotto forma di consulenza. Tale sostegno potrebbe comprendere lo sviluppo di capacità, il sostegno all'individuazione, alla preparazione e all'attuazione dei progetti, nonché la consulenza in merito agli strumenti finanziari e alle piattaforme di investimento.

(21) Il programma dovrebbe ottimizzare l'uso dei finanziamenti disponibili monitorandoli attentamente e, ove opportuno, applicando la riduzione o la soppressione delle sovvenzioni. Ciò dovrebbe consentire la riassegnazione del bilancio destinato a un'azione, che non è stato speso durante il periodo di tempo stabilito, ad altre azioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente programma.

(22) Data l'entità dei lavori necessari è possibile che, per la realizzazione di una tratta transfrontaliera, varie attività siano svolte in parallelo e ricevano sostegno mediante diverse convenzioni di sovvenzione, ma contribuiscano allo stesso obiettivo, il cosiddetto "progetto globale". Per contribuire a un uso più efficiente delle risorse dell'Unione e garantire il pieno conseguimento di importanti obiettivi infrastrutturali, il programma dovrebbe consentire il riorientamento dei fondi disponibili nell'ambito dello stesso progetto globale. Fatto salvo il ricorso a procedure competitive in linea con l'articolo 192, paragrafo 1, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento europeo e del Consiglio[15] e in aggiunta alle disposizioni dell'articolo 198 di tale regolamento, dovrebbe essere possibile attribuire tale riorientamento dei fondi mediante modifiche alle azioni originarie, soggette alle condizioni stabilite nel programma di lavoro, compreso il contributo massimo dell'Unione.

(23) Al programma si applica il regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento europeo e del Consiglio. Tale regolamento stabilisce le norme relative alla formazione e all'esecuzione del bilancio generale dell'Unione europea, comprese quelle relative alle sovvenzioni, ai premi, alle donazioni non finanziarie, agli appalti, alla gestione indiretta, all'assistenza finanziaria, agli strumenti finanziari e alle garanzie di bilancio.

(24) Conformemente al regolamento (UE, Euratom) 2024/2509, i programmi di lavoro e i documenti degli inviti a presentare proposte sono il luogo appropriato per definire i dettagli più tecnici per l'esecuzione del bilancio in tutto l'insieme delle politiche sostenute dal programma, compresi i criteri specifici di ammissibilità e di attribuzione in funzione dello strumento di esecuzione del bilancio, che si tratti di sovvenzioni o appalti, e degli obiettivi strategici specifici perseguiti. Conformemente all'articolo 136 del regolamento finanziario, per motivi di sicurezza dovrebbero applicarsi restrizioni di ammissibilità ai fornitori ad alto rischio.

(25) Il sostegno fornito dal programma dovrebbe stimolare gli investimenti ponendo rimedio alle situazioni di fallimento del mercato o di investimento non ottimale in modo proporzionato, evitando duplicazioni o sostituzioni (*crowding out*) e incentivando i finanziamenti privati, e dovrebbe avere un chiaro valore aggiunto dell'Unione. Fatta salva l'applicazione degli articoli 107 e 108 TFUE alle risorse nazionali, tale approccio garantirà la coerenza tra le azioni previste dal programma e le norme in materia di aiuti di Stato, evitando in tal modo indebite distorsioni della concorrenza nel mercato interno. L'MCE e le misure dell'Unione del risparmio e degli investimenti[16] possono sostenersi a vicenda, in quanto i finanziamenti pubblici possono essere efficaci per ridurre il rischio dei grandi progetti infrastrutturali e attrarre investimenti privati nell'UE, creando un significativo effetto leva. Allo stesso tempo la crescente disponibilità di organismi di investimento collettivo efficienti, come i fondi di investimento europei a lungo termine (ELTIF), può catalizzare efficacemente gli investimenti a lungo termine da parte di investitori istituzionali o di altri investitori privati a favore dei progetti infrastrutturali, integrando e amplificando in tal modo i finanziamenti disponibili a titolo dell'MCE.

(26) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del programma mediante i programmi di lavoro.

---

15 Regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 settembre 2024, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione (GU L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

16 COM/2025/124 final.

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 attribuite alla Commissione[17].

(27) In conformità ai regolamenti (UE, Euratom) 2024/2509 e (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio[18] e ai regolamenti (CE, Euratom) n. 2988/95[19], (Euratom, CE) n. 2185/96[20] e (UE) 2017/1939[21] del Consiglio, è opportuno che gli interessi finanziari dell'Unione siano tutelati attraverso misure proporzionate, tra cui la prevenzione, l'individuazione, la rettifica e l'indagine delle irregolarità e delle frodi, il recupero dei fondi perduti, indebitamente versati o non correttamente utilizzati e, se del caso, le sanzioni amministrative. In particolare, in conformità ai regolamenti (UE, Euratom) n. 883/2013 e (Euratom, CE) n. 2185/96, l'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) può svolgere indagini, compresi controlli e verifiche sul posto, al fine di accertare l'esistenza di frodi, corruzione o ogni altra attività illecita lesiva degli interessi finanziari dell'Unione. A norma del regolamento (UE) 2017/1939, la Procura europea (EPPO) può indagare e perseguire le frodi e altre attività illecite lesive degli interessi finanziari dell'Unione secondo quanto disposto dalla direttiva (UE) 2017/1371 del Parlamento europeo e del Consiglio[22]. In conformità al regolamento (UE, Euratom) 2024/2509, ogni persona o entità che riceve fondi dell'Unione è tenuta a cooperare pienamente alla tutela degli interessi finanziari dell'Unione, a concedere i diritti necessari e l'accesso alla Commissione, all'OLAF, all'EPPO e alla Corte dei conti europea e a garantire che i terzi coinvolti nell'esecuzione dei fondi dell'Unione concedano diritti equivalenti. I paesi terzi associati al programma devono concedere i diritti necessari e l'accesso di cui hanno bisogno l'ordinatore responsabile, l'OLAF e la Corte dei conti per esercitare integralmente le rispettive competenze.

(28) Il programma deve essere attuato conformemente al regolamento (UE) [XXX]* del Parlamento europeo e del Consiglio [regolamento sulla performance], che stabilisce le norme per il tracciamento della spesa e il quadro della performance per il bilancio,

---

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

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

19 Regolamento (CE, Euratom) n. 2988/95 del Consiglio, del 18 dicembre 1995, relativo alla tutela degli interessi finanziari delle Comunità (GU L 312 del 23.12.1995, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1995/2988/oj).

20 Regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio, dell'11 novembre 1996, relativo ai controlli e alle verifiche sul posto effettuati dalla Commissione ai fini della tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee contro le frodi e altre irregolarità (GU L 292 del 15.11.96, pag. 2, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/2185/oj).

21 Regolamento (UE) 2017/1939 del Consiglio, del 12 ottobre 2017, relativo all'attuazione di una cooperazione rafforzata sull'istituzione della Procura europea ("EPPO") (GU L 283 del 31.10.2017, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/1371/oj).

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

comprese le norme per garantire un'applicazione uniforme dei principi "non arrecare un danno significativo" e della parità di genere di cui all'articolo 33, paragrafo 2, rispettivamente lettere d) e f), del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509, le norme per il monitoraggio e la rendicontazione della performance dei programmi e delle attività dell'Unione, le norme per l'istituzione di un portale di finanziamento dell'Unione, le norme per la valutazione dei programmi e altre disposizioni orizzontali applicabili a tutti i programmi dell'Unione, come quelle sull'informazione, la comunicazione e la visibilità.

(29) A norma dell'articolo 85, paragrafo 1, della decisione (UE) 2021/1764 del Consiglio[23], le persone e i soggetti stabiliti nei paesi o territori d'oltremare sono ammessi a fruire dei finanziamenti, fatte salve le regole e le finalità del programma e le eventuali disposizioni applicabili allo Stato membro cui il pertinente paese o territorio d'oltremare è connesso.

(30) Il programma dovrebbe rispettare i diritti delle persone con disabilità e, in particolare, garantire loro l'accessibilità, specialmente nel settore dei trasporti.

(31) Il programma dovrebbe essere aperto alla cooperazione con i paesi terzi qualora ciò sia nell'interesse dell'Unione. A tal fine l'Unione può associare, in modo completo o parziale, i paesi terzi alle attività che costituiscono il programma. L'associazione dovrebbe essere soggetta a un giusto equilibrio tra contributi e benefici per il paese terzo e garantire la tutela degli interessi finanziari e di sicurezza dell'Unione.

(32) Al fine di tenere debitamente conto dello sviluppo della rete transeuropea, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti, conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, riguardo alle modifiche dell'elenco indicativo dei progetti di interesse comune di cui all'allegato del presente regolamento. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016[24]. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

(33) L'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2021/1153 conferisce alla Commissione il potere di adottare atti di esecuzione che specifichino i requisiti infrastrutturali applicabili a determinate categorie di azioni relative alle infrastrutture a duplice uso. Su tale base è stato adottato il regolamento di esecuzione (UE) 2021/1328 della Commissione[25]. A seguito della revisione del quadro giuridico con l'adozione del regolamento (UE) 2024/1679 e al fine di garantire la capacità di aggiornare ulteriormente i requisiti infrastrutturali indipendentemente dalla durata limitata del

---

23 Decisione (UE) 2021/1764 del Consiglio, del 5 ottobre 2021, relativa all'associazione dei paesi e territori d'oltremare all'Unione europea, comprese le relazioni tra l'Unione europea, da un lato, e la Groenlandia e il Regno di Danimarca, dall'altro (Decisione sull'associazione d'oltremare, compresa la Groenlandia) (GU L 355 del 7.10.2021, pag. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2021/1764/oj).

24 GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

25 Regolamento di esecuzione (UE) 2021/1328 della Commissione, del 10 agosto 2021, che specifica i requisiti concernenti le infrastrutture applicabili a determinate categorie di azioni relative alle infrastrutture a duplice uso a norma del regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 288 dell'11.8.2021, pag. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj).

presente regolamento, è opportuno stabilire in tale regolamento il necessario conferimento di potere di adottare atti di esecuzione che specifichino i requisiti infrastrutturali applicabili a determinate categorie di azioni relative alle infrastrutture a duplice uso. È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2024/1679 in modo da conferire alla Commissione il potere di adottare atti di esecuzione a tal fine.

(34) Il regolamento (UE) 2021/1153 dovrebbe essere abrogato a decorrere dal 1º gennaio 2028,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento istituisce il meccanismo per collegare l'Europa ("programma") e ne stabilisce gli obiettivi e il bilancio per il periodo 2028-2034, le forme di finanziamento dell'Unione e le regole di erogazione dei finanziamenti.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

1. "azione": qualsiasi attività che è stata individuata come indipendente sotto il profilo finanziario e tecnico, che è delimitata nel tempo ed è necessaria per l'attuazione di un progetto;
2. "rete transeuropea dei trasporti": la rete transeuropea dei trasporti di cui al regolamento (UE) 2024/1679;
3. "progetto di interesse comune": un progetto di interesse comune quale definito all'articolo 3, punto 1), del regolamento (UE) 2024/1679 o all'articolo 2, punto 5), del regolamento (UE) 2022/869;
4. "rete transeuropea dei trasporti sostenibile": una rete transeuropea dei trasporti che soddisfa i requisiti di cui agli articoli 5 e 45 del regolamento (UE) 2024/1679;
5. "rete transeuropea dei trasporti intelligente": una rete transeuropea dei trasporti che soddisfa i requisiti di cui agli articoli 43 e 45 del regolamento (UE) 2024/1679;
6. "rete transeuropea dei trasporti resiliente": una rete transeuropea dei trasporti che soddisfa i requisiti di cui all'articolo 46 del regolamento (UE) 2024/1679;
7. "mobilità militare": la capacità dell'Unione europea e dei suoi Stati membri di trasportare, spostare e dispiegare in modo rapido ed efficace personale, attrezzature e forniture militari all'interno e all'esterno dei confini degli Stati membri, garantendo una risposta tempestiva ed efficace delle forze armate degli Stati membri;
8. "studi": attività necessarie alla preparazione dell'attuazione di un progetto, quali studi preparatori, di mappatura, di fattibilità, di valutazione, di prova e di convalida, anche sotto forma di software, e ogni altra misura di sostegno tecnico, comprese le azioni preliminari effettuate per definire e sviluppare un progetto e per decidere in merito al

suo finanziamento, quali la ricognizione sui siti interessati e la preparazione del pacchetto finanziario;

9. "lavori": l'acquisto, la fornitura e l'utilizzo di componenti, sistemi e servizi anche software, la realizzazione delle attività di sviluppo, costruzione e installazione relative a un progetto, il collaudo degli impianti e la messa in servizio di un progetto;

10. "progetto di interesse reciproco": un progetto di interesse reciproco quale definito all'articolo 2, punto 6), del regolamento (UE) 2022/869;

11. "progetto transfrontaliero nel settore dell'energia rinnovabile": uno qualsiasi dei seguenti progetti:

a) un progetto per la produzione di energia rinnovabile incluso in un accordo di cooperazione ai sensi degli articoli 8, 9, 11 o 13 della direttiva (UE) 2018/2001;

b) un progetto di stoccaggio, compreso lo stoccaggio di energia co-ubicato ai sensi dell'articolo 2, punto 44 quinquies), della direttiva (UE) 2018/2001, che sostiene l'integrazione dell'energia rinnovabile nel sistema energetico dell'Unione, ad eccezione degli impianti di stoccaggio di energia ai sensi dell'allegato II, punto 1), lettera c), del regolamento (UE) 2022/869, e che è incluso in un accordo analogo tra due o più Stati membri, o tra uno o più Stati membri e uno o più paesi terzi.

Articolo 3

Obiettivi del programma

1. Gli obiettivi generali del programma sono costruire, sviluppare, rendere sicure, modernizzare e completare le reti transeuropee nei settori dei trasporti e dell'energia, con l'obiettivo di sostenere un mercato unico funzionante e promuovere la coesione; agevolare la mobilità militare sulle reti transeuropee dei trasporti; agevolare la cooperazione transfrontaliera nel settore dell'energia rinnovabile e agevolare le sinergie tra i settori dei trasporti e dell'energia.

2. Gli obiettivi specifici del programma sono i seguenti:

a) nel settore dei trasporti:

i) contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune relativi a reti di trasporto interconnesse, interoperabili, decarbonizzate, intelligenti, sicure, sostenibili, resilienti e multimodali conformemente al regolamento (UE) 2024/1679, in particolare mediante:

1) azioni relative ai progetti di interesse comune aventi una dimensione transfrontaliera che realizzano la rete transeuropea dei trasporti, comprese le azioni relative alle tratte indicative elencate nell'allegato del presente regolamento;

2) azioni relative ai progetti di interesse comune aventi una dimensione unionale relativi al completamento di una rete transeuropea dei trasporti intelligente, resiliente, decarbonizzata e sostenibile;

3) azioni relative ai progetti di interesse comune aventi una dimensione transfrontaliera con paesi terzi che realizzano la rete

transeuropea dei trasporti conformemente all'articolo 9 del regolamento (UE) 2024/1679;

ii) adeguare parti della rete transeuropea dei trasporti al duplice uso dell'infrastruttura di trasporto al fine di migliorare la mobilità sia civile che militare, concentrandosi sui quattro corridoi di mobilità militare prioritari dell'UE individuati dagli Stati membri nell'allegato II dei requisiti militari per la mobilità militare all'interno e all'esterno dell'Unione, approvati dal Consiglio il 18 marzo 2025 con riferimento ST 6728/25 ADD1;

b) nel settore dell'energia:

i) contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune e di progetti di interesse reciproco di cui all'articolo 18 del regolamento (UE) 2022/869, al fine di promuovere il completamento dell'Unione dell'energia, l'integrazione di un mercato interno dell'energia efficiente e competitivo e l'interoperabilità transfrontaliera e intersettoriale delle reti, agevolare la decarbonizzazione dell'economia, promuovere l'efficienza energetica e garantire la resilienza e la sicurezza dell'approvvigionamento;

ii) agevolare la cooperazione transfrontaliera nel settore dell'energia rinnovabile, attraverso il sostegno a progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile o mediante gare d'appalto competitive per nuovi progetti in tale settore nell'ambito del meccanismo unionale di finanziamento per l'energia rinnovabile istituito dall'articolo 33 del regolamento (UE) 2018/1999, qualora siano soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 11, paragrafo 5, del presente regolamento, al fine di conseguire gli obiettivi dell'Unione in termini di decarbonizzazione, competitività, completamento del mercato interno dell'energia, resilienza e sicurezza dell'approvvigionamento in modo efficiente sotto il profilo dei costi.

Articolo 4

Bilancio

1. La dotazione finanziaria indicativa per l'attuazione del programma per il periodo 2028-2034 ammonta a 81 428 000 000 EUR a prezzi correnti.

2. La ripartizione dell'importo di cui al paragrafo 1 è indicativamente la seguente:

a) 51 515 000 000 EUR per gli obiettivi specifici in materia di trasporti e mobilità militare di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a);

b) 29 912 000 000 EUR per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b).

3. Gli impegni di bilancio per attività la cui realizzazione si estende su più esercizi possono essere ripartiti su più esercizi in frazioni annue.

4. È possibile iscrivere stanziamenti nel bilancio dell'Unione anche dopo il 2034 per coprire le spese necessarie e consentire la gestione delle azioni non completate entro la fine del programma.

5. La dotazione finanziaria di cui al paragrafo 1 del presente articolo e gli importi delle risorse aggiuntive di cui all'articolo 5 possono anche essere utilizzati per l'assistenza tecnica e amministrativa necessaria per l'attuazione del programma e degli orientamenti settoriali del regolamento (UE) 2024/1679 o del regolamento (UE) 2022/869, ad esempio per attività di preparazione, monitoraggio, controllo, audit e valutazione, sistemi e piattaforme informatici istituzionali, attività di informazione e comunicazione, compresa la comunicazione istituzionale in merito alle priorità politiche dell'Unione, e tutte le altre spese di assistenza tecnica e amministrativa o relative al personale sostenute dalla Commissione per la gestione del programma.

Articolo 5

Risorse aggiuntive

1. Gli Stati membri, le istituzioni, gli organi e gli organismi dell'Unione, i paesi terzi, le organizzazioni internazionali, le istituzioni finanziarie internazionali o altri soggetti terzi possono erogare contributi finanziari o non finanziari aggiuntivi per il programma, fatti salvi gli articoli 107 e 108 TFUE. I contributi finanziari aggiuntivi costituiscono entrate con destinazione specifica esterne ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera a), d) o e), o dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509.

2. Le risorse assegnate agli Stati membri in regime di gestione concorrente possono, su richiesta degli Stati membri, essere messe a disposizione del programma. La Commissione esegue tali risorse direttamente o indirettamente in conformità all'articolo 62, paragrafo 1, lettera a) o c), del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509. Esse si aggiungono all'importo di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del presente regolamento. Tali risorse sono utilizzate a beneficio dello Stato membro interessato. Se la Commissione non ha assunto impegni giuridici in regime di gestione diretta o indiretta per gli importi aggiuntivi così messi a disposizione del programma, su richiesta dello Stato membro interessato i corrispondenti importi non impegnati possono essere ritrasferiti a uno o più rispettivi programmi originari o ai loro successori.

Articolo 6

Finanziamento alternativo, combinato e cumulativo

1. Il programma è attuato in coordinamento con altri programmi dell'Unione. Un'azione che ha beneficiato di un contributo dell'Unione nel quadro di un altro programma può essere finanziata anche nell'ambito del programma. Al corrispondente contributo si applicano le norme del pertinente programma dell'Unione, oppure a tutti i contributi nell'ambito del programma può essere applicato un unico insieme di norme e per essi può essere concluso un unico impegno giuridico. Se i contributi dell'Unione sono forniti sulla base del costo ammissibile, il sostegno cumulativo proveniente dal bilancio dell'Unione non deve superare i costi totali ammissibili dell'azione e può essere calcolato proporzionalmente in conformità ai documenti che stabiliscono le condizioni per il sostegno.

2. Le procedure di aggiudicazione o di attribuzione nell'ambito del programma possono essere svolte congiuntamente in regime di gestione diretta o indiretta con Stati

membri, istituzioni, organi e organismi dell'Unione, paesi terzi, organizzazioni internazionali, istituzioni finanziarie internazionali o altri soggetti terzi ("partner della procedura di aggiudicazione o di attribuzione congiunta"), purché sia garantita la tutela degli interessi finanziari dell'Unione. Tali procedure soggiacciono a un unico insieme di norme e determinano la conclusione di un unico impegno giuridico. A tale fine, i partner della procedura di aggiudicazione o di attribuzione congiunta possono mettere delle risorse a disposizione del programma conformemente all'articolo 5 del presente regolamento o, se del caso, possono essere incaricati dello svolgimento della procedura conformemente all'articolo 62, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509.Nelle procedure di aggiudicazione o di attribuzione congiunte i rappresentanti dei partner della procedura in questione possono anche essere membri del comitato di valutazione di cui all'articolo 153, paragrafo 3, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509.

Articolo 7

Paesi terzi associati al programma

1. I seguenti paesi terzi possono partecipare al programma mediante associazione completa o parziale, conformemente agli obiettivi stabiliti all'articolo 3 e ai pertinenti accordi internazionali o a eventuali decisioni adottate nel quadro di tali accordi e applicabili a:

    a) membri dell'Associazione europea di libero scambio che sono membri dello Spazio economico europeo, nonché microstati europei;

    b) paesi aderenti, paesi candidati e potenziali candidati;

    c) paesi aderenti alla politica europea di vicinato;

    d) altri paesi terzi.

2. Gli accordi di associazione per la partecipazione al programma:

    a) garantiscono un giusto equilibrio tra contributi e benefici per il paese terzo che partecipa al programma;

    b) stabiliscono le condizioni per la partecipazione ai programmi, compreso il calcolo dei contributi finanziari (consistenti in un contributo operativo e in una quota di partecipazione) per il programma e i rispettivi costi amministrativi;

    c) non conferiscono al paese terzo alcun potere decisionale riguardo al programma;

    d) garantiscono all'Unione il diritto di assicurare una sana gestione finanziaria e di tutelare i propri interessi finanziari;

    e) se del caso, garantiscono la tutela degli interessi dell'Unione in materia di sicurezza e ordine pubblico.

Ai fini della lettera d), il paese terzo concede i diritti e l'accesso necessari a norma dei regolamenti (UE, Euratom) 2024/2509 e (UE, Euratom) n. 883/2013 e garantisce che le decisioni che comportano un obbligo pecuniario in base all'articolo 299 TFUE, come pure le sentenze e le ordinanze della Corte di giustizia dell'Unione europea, costituiscano titolo esecutivo.

Articolo 8

Attuazione e forme di finanziamento dell'Unione

1. Il programma è attuato conformemente al regolamento (UE, Euratom) 2024/2509, in regime di gestione diretta o indiretta con gli organismi di cui all'articolo 62, paragrafo 1, lettera c), di detto regolamento.

2. I finanziamenti dell'Unione possono essere erogati in qualsiasi forma conformemente al regolamento (UE, Euratom) 2024/2509, in particolare come sovvenzioni, premi, appalti e donazioni non finanziarie.

3. Se erogato sotto forma di garanzia di bilancio o di strumento finanziario, anche laddove combinati con forme di sostegno non rimborsabile in un'operazione di finanziamento misto, il sostegno dell'Unione deve essere erogato esclusivamente attraverso lo strumento InvestEU ECF o il meccanismo di attuazione GE ed eseguito conformemente alle norme applicabili dello strumento InvestEU ECF e del meccanismo di attuazione GE attraverso accordi conclusi per tale tipo di sostegno nell'ambito dello strumento InvestEU ECF o dei meccanismi di attuazione GE.

4. Il sostegno dell'Unione sotto forma di garanzia di bilancio è fornito entro l'importo massimo della garanzia di bilancio fissato dal regolamento ECF o GE.

5. Se si avvale dello strumento InvestEU ECF o del meccanismo di attuazione GE, il programma fornisce la copertura per la garanzia di bilancio e i finanziamenti per gli strumenti finanziari, anche laddove combinati con forme di sostegno non rimborsabile in operazioni di finanziamento misto.

Articolo 9

Ammissibilità

1. Per favorire il conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 3 del presente regolamento e conformemente al regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 sono stabiliti criteri di ammissibilità.

2. Nell'ambito delle procedure di aggiudicazione o di attribuzione in regime di gestione diretta o indiretta, possono essere ammissibili a fornire o a ricevere il sostegno dell'Unione uno o più dei seguenti soggetti giuridici:

   a) soggetti stabiliti in uno Stato membro;

   b) soggetti stabiliti in un paese terzo associato;

   c) organizzazioni internazionali;

   d) altri soggetti stabiliti in paesi terzi non associati se il finanziamento di tali soggetti è essenziale per l'attuazione dell'azione e contribuisce agli obiettivi di cui all'articolo 3.

3. Oltre a quanto disposto dall'articolo 168, paragrafi 2 e 3, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509, ai meccanismi di appalto di cui all'articolo 168, paragrafi 2 e 3, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 possono partecipare, e trarne beneficio, anche i paesi terzi associati di cui all'articolo 7, paragrafo 1, del presente regolamento. Le norme applicabili agli Stati membri si applicano, mutatis mutandis, ai paesi terzi associati partecipanti.

4. Le procedure di aggiudicazione o di attribuzione che incidono sulla sicurezza o sull'ordine pubblico, in particolare per quanto riguarda le attività e gli interessi strategici dell'Unione o dei suoi Stati membri, sono limitate conformemente all'articolo 136 del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509. Conformemente all'articolo 136 del regolamento finanziario, per motivi di sicurezza dovrebbero applicarsi restrizioni di ammissibilità ai fornitori ad alto rischio, in linea con il diritto dell'UE.

5. Per quanto riguarda le azioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del presente regolamento, la valutazione della conformità delle proposte ai criteri di aggiudicazione garantisce, se del caso, la coerenza delle azioni proposte rispetto ai piani di lavoro per i corridoi e agli atti di esecuzione di cui agli articoli 54 e 55 del regolamento (UE) 2024/1679, e fa sì che sia tenuto conto del parere consultivo del coordinatore europeo responsabile a norma dell'articolo 52, paragrafo 9, di detto regolamento.

6. Le proposte di sovvenzione sono presentate da uno o più Stati membri o con l'approvazione degli Stati membri interessati dal progetto di interesse comune o dal progetto di interesse reciproco.

7. Le procedure di aggiudicazione o di attribuzione per le sovvenzioni o parti di esse che siano già interamente finanziate da altre fonti pubbliche o private, ad eccezione dei contributi dell'Unione nel contesto delle azioni sinergiche di cui all'articolo 6, non sono ammissibili al finanziamento.

8. Nel programma di lavoro di cui all'articolo 110 del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 o nei documenti relativi alla procedura di aggiudicazione o di attribuzione possono essere ulteriormente specificati i criteri di ammissibilità stabiliti nel presente regolamento, o possono essere stabiliti criteri aggiuntivi per azioni specifiche.

Articolo 10

Norme complementari per le sovvenzioni

1. Oltre ai motivi di riduzione di cui all'articolo 132, paragrafo 4, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509, l'importo della sovvenzione può essere ridotto alle condizioni seguenti:

   a) per quanto riguarda gli studi, se l'azione non è stata avviata entro un anno dalla data di inizio indicata nella convenzione di sovvenzione;

   b) per quanto riguarda i lavori, se l'azione non è stata avviata entro due anni dalla data di inizio indicata nella convenzione di sovvenzione;

   c) se da un esame dello stato di avanzamento dell'azione risulta che l'attuazione ha subito ritardi tali da rendere improbabile il conseguimento degli obiettivi.

2. Alla convenzione di sovvenzione possono essere apportate modifiche o può essere posto fine in base alle condizioni di cui al paragrafo 1.

3. Gli stanziamenti di impegno disponibili risultanti dall'applicazione del paragrafo 1 o 2 sono resi disponibili nell'ambito del presente programma.

4. Fatto salvo il ricorso a procedure competitive, ove opportuno conformemente all'articolo 192, paragrafo 1, del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 e in aggiunta all'articolo 198 di tale regolamento, il programma di lavoro di cui all'articolo 12 del presente regolamento può, ove debitamente giustificato in riferimento alla necessità

di agevolare il completamento di un progetto globale, specificare un'azione e i beneficiari e stabilire un importo fino al quale possono essere pubblicati inviti a presentare proposte per la proroga di azioni in corso o completate nell'ambito del programma, garantendo nel contempo parità di trattamento e trasparenza in linea con l'articolo 191 del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509. L'attribuzione per le azioni in corso può assumere la forma di una modifica dell'azione originaria mediante l'aggiunta di nuove attività e l'aumento del contributo massimo dell'Unione. Gli stanziamenti di impegno di cui al paragrafo 3 del presente articolo sono utilizzati per coprire gli importi riservati per tali attribuzioni nel programma di lavoro.

5. Per gli studi, l'importo del sostegno finanziario dell'Unione non supera il 50 % dei costi totali ammissibili.

6. Per i lavori relativi all'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), l'importo del sostegno finanziario dell'Unione non supera il 50 % del costo totale ammissibile Per le azioni che hanno luogo negli Stati membri con un RNL pro capite inferiore al 90 % dell'RNL dell'Unione, l'importo del sostegno finanziario dell'Unione non supera il 75 % del costo totale ammissibile.

7. Per i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), si applica quanto segue:

   a) l'importo del sostegno finanziario dell'Unione non supera il 50 % del costo totale ammissibile;

   b) i tassi di cofinanziamento di cui alla lettera a) possono aumentare fino a un massimo del 75 % del costo totale ammissibile per le azioni che contribuiscono allo sviluppo di progetti di interesse comune che, in base ai criteri di cui all'articolo 18, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2022/869, garantiscono un grado elevato di sicurezza dell'approvvigionamento a livello regionale o dell'Unione, rafforzano la solidarietà dell'Unione o offrono soluzioni molto innovative.

8. In ciascuno dei settori del trasporto e dell'energia, per quanto concerne i lavori nelle regioni ultraperiferiche, si applica un tasso di cofinanziamento massimo del 60 %.

9. Il sostegno fornito dal programma accelera o stimola gli investimenti, ponendo rimedio alle situazioni di fallimento del mercato o di investimento non ottimale in modo proporzionato, evitando duplicazioni o sostituzioni (*crowding out*) e incentivando i finanziamenti privati, e ha un valore aggiunto dell'Unione.

Articolo 11

Progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile

1. La Commissione effettua, almeno una volta all'anno, una selezione di progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile, sulla base dei criteri e della procedura stabiliti nel presente articolo, nell'atto delegato di cui al paragrafo 4 del presente articolo e nel relativo programma di lavoro di cui all'articolo 12.

2. I progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile dovrebbero consentire di risparmiare sui costi per la diffusione dell'energia rinnovabile in tutta l'Unione o produrre altri vantaggi per l'integrazione del sistema, la sicurezza dell'approvvigionamento, la competitività o l'innovazione, rispetto a un progetto

analogo attuato singolarmente da un paese terzo o da uno degli Stati membri partecipanti.

3. In caso di sovvenzioni per lavori, il richiedente dovrebbe dimostrare la necessità di superare fallimenti del mercato o ostacoli finanziari quali una sostenibilità commerciale insufficiente, costi iniziali elevati o l'assenza di finanziamenti da parte del mercato.

4. Entro (giorno mese anno) (o 12 mesi dopo l'entrata in vigore del presente atto), la Commissione adotta un atto delegato conformemente all'articolo 14 che integra il presente regolamento stabilendo i criteri e la procedura specifici per la selezione dei progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile.

5. La Commissione può decidere di assegnare la dotazione di bilancio del programma prevista per i progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile al meccanismo unionale di finanziamento per l'energia rinnovabile istituito dall'articolo 33 del regolamento (UE) 2018/1999 se può conseguire l'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), punto ii), del presente regolamento e se può contribuire alla riduzione dei costi del capitale per i progetti di energia rinnovabile. Il contributo totale per il periodo dal 1º gennaio 2028 al 31 dicembre 2034 non supera il 5 % del bilancio del presente programma previsto per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b).

Articolo 12

Programma di lavoro

1. Il programma è attuato mediante i programmi di lavoro di cui all'articolo 110 del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509.

2. Se del caso, nei programmi di lavoro sono stabilite le attività e i relativi importi del sostegno dell'Unione da attuarsi attraverso lo strumento InvestEU ECF e il meccanismo di attuazione GE.

3. La Commissione adotta i programmi di lavoro mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 15, paragrafo 3.

Articolo 13

Atti delegati

Fatto salvo l'articolo 172, secondo comma, TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 del presente regolamento al fine di modificare l'allegato del presente regolamento riguardante l'elenco indicativo dei progetti.

Articolo 14

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 11, paragrafo 4, e all'articolo 13, è conferito alla Commissione fino al 31 dicembre 2034.

3. La delega di potere di cui all'articolo 11, paragrafo 4, e all'articolo 13 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

   Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 4, e dell'articolo 13 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio. I rappresentanti di paesi terzi o di organizzazioni internazionali non assistono alle deliberazioni sulle questioni relative all'articolo 12, paragrafo 3, del presente regolamento.

Articolo 15

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Per le questioni relative agli obiettivi di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), il comitato si riunisce nella seguente formazione: "MCE Trasporti".

   Per le questioni relative agli obiettivi di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), il comitato si riunisce nella seguente formazione: "MCE Energia".

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

4. Laddove il parere del comitato debba essere ottenuto con procedura scritta, questa procedura si conclude senza esito quando, entro il termine per la formulazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o la maggioranza semplice dei membri del comitato lo richieda.

5. Nel rispetto degli accordi internazionali conclusi dall'Unione, alle riunioni del comitato possono essere invitati come osservatori rappresentanti di paesi terzi o di organizzazioni internazionali, alle condizioni stabilite nel regolamento interno del comitato, tenendo conto della sicurezza e dell'ordine pubblico dell'Unione o dei suoi Stati membri. I rappresentanti di paesi terzi o di organizzazioni internazionali non assistono alle deliberazioni sulle questioni relative all'articolo 9 del presente regolamento.

Articolo 16

Modifiche del regolamento (UE) 2024/1679

All'articolo 48 del regolamento (UE) 2024/1679 è aggiunto il seguente paragrafo 3:

"3. La Commissione può adottare un atto di esecuzione che specifichi i requisiti infrastrutturali applicabili a determinate categorie di infrastrutture che rispondono alle esigenze sia civili che di difesa ("infrastruttura a duplice uso").

Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 61, paragrafo 3."

Articolo 17

Abrogazione

Il regolamento (UE) 2021/1153 è abrogato a decorrere dal 1º gennaio 2028.

Articolo 18

Disposizioni transitorie

1. Il presente regolamento non pregiudica il proseguimento o la modifica, fino alla loro chiusura, delle azioni interessate a norma dei regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) 2021/1153, che continuano pertanto ad applicarsi alle azioni in questione fino alla loro chiusura.
2. La dotazione finanziaria del programma può anche coprire le spese di assistenza tecnica e amministrativa necessarie per assicurare la transizione tra il programma e le misure adottate a norma del regolamento (UE) 2021/1153.

Articolo 19

Entrata in vigore e applicazione

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

Esso si applica a decorrere dal 1º gennaio 2028.

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	*Per il Consiglio*
Il presidente	*La presidente*

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 6
1.7. Metodo o metodi di esecuzione del bilancio previsti 6
2. MISURE DI GESTIONE 8
2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni 8
2.2. Sistema o sistemi di gestione e di controllo 8
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 8
2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli 8
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) 8
2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità 9
3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA 10

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate 10
3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti 12
3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi 12
3.2.1.1. Stanziamenti dal bilancio votato 12
3.2.1.2. Stanziamenti da entrate con destinazione specifica esterne 17
3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi 22
3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi 24
3.2.3.1. Stanziamenti dal bilancio votato 24
3.2.3.2. Stanziamenti da entrate con destinazione specifica esterne 24
3.2.3.3. Totale degli stanziamenti 24
3.2.4. Fabbisogno previsto di risorse umane 25
3.2.4.1. Finanziamento a titolo del bilancio votato 25
3.2.4.2. Finanziamento a titolo di entrate con destinazione specifica esterne 26
3.2.4.3. Fabbisogno totale di risorse umane 26
3.2.5. Panoramica dell'incidenza prevista sugli investimenti connessi a tecnologie digitali 28
3.2.6. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale 28
3.2.7. Partecipazione di terzi al finanziamento 28
3.3. Incidenza prevista sulle entrate 29
4. DIMENSIONI DIGITALI 29
4.1. Prescrizioni di rilevanza digitale 30
4.2. Dati 30
4.3. Soluzioni digitali 31
4.4. Valutazione dell'interoperabilità 31
4.5. Misure a sostegno dell'attuazione digitale 32

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga il regolamento (UE) 2021/1153 per il periodo 2028-2034

1.2. Settore/settori interessati

Investimenti strategici europei

1.3. Obiettivi

1.3.1. Obiettivi generali

Gli obiettivi generali del programma sono la costruzione, lo sviluppo, la messa in sicurezza, la modernizzazione e il completamento delle reti transeuropee nei settori dei trasporti e dell'energia, l'agevolazione della mobilità militare sulle reti transeuropee di trasporto, l'agevolazione della cooperazione transfrontaliera nell'ambito delle energie rinnovabili e l'agevolazione delle sinergie tra i settori dei trasporti e dell'energia.

1.3.2. Obiettivi specifici

Obiettivi specifici

Gli obiettivi specifici del settore dei trasporti nell'ambito dell'MCE sono i seguenti:

1) contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune relativi alle reti di trasporto interconnesse, interoperabili, intelligenti, sostenibili, resilienti e multimodali conformemente al regolamento (UE) 2024/1679, in particolare attraverso:

- azioni riguardanti i progetti di interesse comune con dimensione transfrontaliera che attuano la rete transeuropea dei trasporti, comprese le azioni sulle tratte elencate a titolo indicativo nell'allegato;

- azioni riguardanti i progetti di interesse comune aventi una dimensione unionale relativi al completamento di una rete transeuropea dei trasporti intelligente, resiliente e sostenibile;

- azioni riguardanti i progetti di interesse comune con dimensione transfrontaliera con paesi terzi che attuano la rete transeuropea dei trasporti conformemente all'articolo 9 del regolamento (UE) 2024/1679;

2) adeguare porzioni della rete transeuropea dei trasporti ai fini di un duplice uso dell'infrastruttura di trasporto per migliorare sia la mobilità civile che quella militare.

Gli obiettivi specifici nel settore dell'energia sono i seguenti:

1) contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune e di progetti di interesse reciproco di cui all'articolo 18 del regolamento (UE) 2022/869, al fine di promuovere il completamento dell'Unione dell'energia, l'integrazione di un mercato interno dell'energia efficiente e competitivo e l'interoperabilità transfrontaliera e intersettoriale delle reti, di agevolare la decarbonizzazione dell'economia, di promuovere l'efficienza energetica e di garantire la sicurezza dell'approvvigionamento;

2) agevolare la cooperazione transfrontaliera nell'ambito dell'energia rinnovabile, attraverso il sostegno a progetti transfrontalieri in tale ambito o mediante gare d'appalto competitive per nuovi progetti di energia rinnovabile in base al meccanismo unionale di finanziamento per l'energia rinnovabile istituito dall'articolo 33 del regolamento (UE) 2018/1999, al fine di conseguire gli obiettivi dell'Unione in termini di decarbonizzazione, competitività, completamento del mercato interno dell'energia e sicurezza dell'approvvigionamento in modo efficiente sotto il profilo dei costi.

1.3.3. Risultati e incidenza previsti

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

Per quanto riguarda i trasporti, l'MCE mira a contribuire al completamento della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), con particolare attenzione al completamento della rete centrale e della rete centrale estesa entro il 2030 e il 2040. In tale contesto, l'MCE si concentrerà in particolare sui progetti infrastrutturali con una forte dimensione transfrontaliera. L'MCE contribuirà inoltre alla diffusione di soluzioni di mobilità interoperabili e intelligenti sulla rete TEN-T (ad esempio tramite l'implementazione di sistemi europei di gestione del traffico) e agevolerà la transizione dell'UE verso una mobilità sostenibile (ad esempio istituendo la fornitura di energia elettrica da terra per le navi nei porti TEN-T). L'MCE può inoltre aumentare la connettività con i paesi terzi sviluppando le tratte transfrontaliere dei corridoi TEN-T verso i paesi candidati. L'MCE adegua inoltre porzioni della TEN-T ai fini di un duplice uso dell'infrastruttura di trasporto per migliorare sia la mobilità civile che quella militare.

L'MCE Energia è parte integrante del quadro strategico per le reti transeuropee dell'energia (TEN-E), incentrato sul collegamento dei sistemi energetici degli Stati membri dell'UE. Fornisce sostegno finanziario ai progetti con il massimo valore aggiunto per l'Unione che hanno un impatto transfrontaliero considerevole. L'MCE Energia sostiene inoltre la cooperazione transfrontaliera nell'ambito delle energie rinnovabili attraverso finanziamenti concessi a progetti pertinenti.

L'MCE Energia sostiene l'attuazione di importanti progetti transfrontalieri che contribuiscono a: migliorare l'interconnessione delle reti dell'energia elettrica, dell'idrogeno e della CO2 degli Stati membri, digitalizzare le reti energetiche, sviluppare le reti in mare e integrare nelle reti le capacità di stoccaggio e di elettrolizzatori. Ciò a sua volta consentirà di integrare una quota crescente di fonti energetiche rinnovabili e di integrare il sistema tra i vettori energetici, portando in tal modo alla decarbonizzazione del sistema energetico, a un approvvigionamento energetico sicuro e a prezzi accessibili per i consumatori, a una migliore integrazione del mercato e alla competitività dell'industria.

Fornendo sostegno ai progetti transfrontalieri direttamente a livello dell'UE, l'MCE contribuisce a superare i problemi di coordinamento derivanti dalla natura multigiurisdizionale dei progetti. Con il suo efficiente *modus operandi*, l'MCE affronta i fallimenti del mercato e contribuisce a mobilitare ulteriori investimenti e finanziamenti da altre fonti, quali i bilanci nazionali, i sistemi nazionali di tariffe energetiche e in particolare il settore privato, utilizzando l'intera gamma di strumenti disponibili a norma del regolamento finanziario. L'MCE è uno strumento comprovato per i promotori di progetti di infrastrutture transfrontaliere in quanto fornisce un punto di contatto, una convenzione di sovvenzione e un insieme di norme da seguire anche per il sistema di monitoraggio e audit.

1.3.4. Indicatori di prestazione

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati

Il programma deve essere attuato conformemente al regolamento (UE) [XXX]* del Parlamento europeo e del Consiglio [regolamento sulla prestazione] che stabilisce le norme per il tracciamento della spesa e il quadro della performance per il bilancio. Il regolamento contiene una serie di ambiti di intervento con indicatori che saranno utilizzati per gli investimenti pertinenti nelle infrastrutture dei trasporti e dell'energia effettuati in base all'MCE.

1.4. La proposta/iniziativa riguarda:

☐ una nuova azione;

☐ una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria[30];

☒ 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

Sulla base dell'esperienza positiva acquisita con l'attuazione dell'MCE Trasporti ed energia dal 2014, la Commissione presenta una proposta per il successore del programma MCE nel contesto della preparazione del quadro finanziario pluriennale (QFP) per il periodo successivo al 2027. Il programma si concentra su progetti con una forte dimensione transfrontaliera e un elevato valore aggiunto dell'UE che comportano una particolare guida dell'UE da attuare in modo coordinato tra gli Stati membri a livello transfrontaliero.

Nel settore dei trasporti, l'MCE contribuisce al completamento della rete centrale della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) entro il 2030 e della rete centrale estesa entro il 2040 attraverso la costruzione e l'ammodernamento delle infrastrutture necessarie per le operazioni di trasporto transfrontaliero senza soluzione di continuità. Ciò porterà a una rete ad alte prestazioni per il trasporto di passeggeri e merci. L'MCE sostiene inoltre l'adeguamento delle parti pertinenti della rete TEN-T alle esigenze della mobilità militare.

Nel settore dell'energia, l'MCE contribuisce allo sviluppo di progetti di interesse comune e di progetti di interesse reciproco di cui all'articolo 18 del regolamento (UE) 2022/869, al fine di promuovere il completamento dell'Unione dell'energia, l'integrazione di un mercato interno dell'energia efficiente e competitivo e l'interoperabilità transfrontaliera e intersettoriale delle reti, di agevolare la decarbonizzazione dell'economia, di promuovere l'efficienza energetica e di garantire la sicurezza dell'approvvigionamento. L'MCE facilita inoltre la cooperazione transfrontaliera nell'ambito dell'energia rinnovabile, attraverso progetti transfrontalieri in tale campo o gare d'appalto competitive per nuovi progetti di energia rinnovabile in base al meccanismo unionale di finanziamento per l'energia rinnovabile.

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

Il programma dovrebbe essere operativo con l'avvio del prossimo QFP all'inizio del 2028. I dettagli per l'attuazione del programma, quali i calendari degli inviti a presentare proposte, la loro tematica e il loro bilancio indicativo, o le norme dettagliate sui criteri di ammissibilità e di attribuzione, saranno stabiliti nei programmi di lavoro. L'MCE Trasporti, in particolare, assegna i suoi ultimi fondi già nel 2025 e i promotori di grandi progetti infrastrutturali dovranno far fronte a un deficit di finanziamenti per i restanti anni dell'attuale QFP. Il tempestivo avvio del prossimo MCE e l'assegnazione anticipata dei fondi dell'UE ai beneficiari sono pertanto essenziali.

Per quanto riguarda le modalità di gestione per l'attuazione del programma, si propone di continuare con l'attuazione efficiente e mirata in regime di gestione diretta da parte della Commissione. L'eventuale rinnovo della delega a un'agenzia esecutiva, quale l'Agenzia esecutiva europea per il clima, l'infrastruttura e l'ambiente (CINEA) in base all'attuale QFP dipenderà dall'esito dell'analisi dei costi/benefici e dalle relative decisioni da adottare.

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.

L'articolo 171 TFUE conferisce all'Unione il potere di definire progetti di interesse comune nell'ambito delle infrastrutture TEN, lasciando agli Stati membri libertà di scelta per quanto riguarda i metodi di esecuzione. Lo stesso articolo conferisce all'Unione il potere di sostenere tali progetti di interesse comune nonché progetti di interesse reciproco con paesi terzi.

La portata e il tipo dei problemi affrontati dall'MCE comportano specificamente un'azione dell'Unione, poiché sono per loro natura a livello dell'Unione e possono essere risolti in modo più efficiente a tale livello, con conseguenti maggiori benefici complessivi, un'attuazione più rapida e una riduzione dei costi se la Commissione coordina le azioni degli Stati membri. I finanziamenti dell'Unione sono inoltre i mezzi adeguati per affrontare le carenze di risorse che i progetti transfrontalieri incontrano di solito: la distribuzione ineguale dei benefici e dei costi dei progetti tra i diversi Stati membri interessati rende più difficile finanziare tali progetti con fonti di finanziamento nazionali.

Infrastrutture TEN-T e TEN-E: data la loro natura transfrontaliera, i progetti TEN-T e TEN-E creano notevoli esternalità positive a livello dell'UE e promuovono la solidarietà tra gli Stati membri, ma comportano anche sfide specifiche per i promotori dei progetti, a causa della loro natura multigiurisdizionale, dei problemi di coordinamento e di una distribuzione spesso asimmetrica dei costi e dei benefici. È pertanto necessario un sostegno a livello dell'UE. Uno strumento che coordini i finanziamenti tra gli Stati membri è necessario anche per la mobilità militare senza soluzione di continuità in tutta l'Unione.

Energia rinnovabile: la cooperazione transfrontaliera tra Stati membri, o tra Stati membri e paesi terzi, nell'ambito dell'energia rinnovabile è fondamentale per conseguire gli obiettivi dell'Unione in termini di decarbonizzazione, competitività, completamento del mercato interno dell'energia e di sicurezza dell'approvvigionamento in modo efficiente sotto il profilo dei costi. Solo pochi Stati

membri spiegano tuttavia come intendono istituire un quadro per la cooperazione su progetti comuni con uno o più Stati membri nei rispettivi piani nazionali definitivi per l'energia e il clima presentati a norma del regolamento (UE) 2018/1999. Vi è il rischio che la cooperazione transfrontaliera rimanga a un livello non ottimale in assenza di assistenza finanziaria dell'Unione.

Valore aggiunto dell'UE previsto (*ex post*)

L'MCE fornisce un valore aggiunto dell'UE attraverso lo sviluppo della connettività nei trasporti e nell'energia e della cooperazione transfrontaliera in materia di energie rinnovabili, concentrandosi sui beni pubblici con una dimensione europea e su progetti che non potrebbero essere realizzati senza il sostegno dell'UE. Più specificamente, il valore aggiunto dell'UE dell'MCE risiede nella sua capacità di:

– indirizzare finanziamenti pubblici e privati verso gli obiettivi strategici dell'UE;

– consentire investimenti chiave i cui costi sono sostenuti a livello locale/nazionale mentre i vantaggi sono fruibili su scala europea;

– accelerare il passaggio a un'infrastruttura a basse emissioni di carbonio, digitale e resiliente.

Il sostegno dell'UE erogato mediante il nuovo programma MCE si concentra sulle azioni che apportano il massimo valore aggiunto dell'UE. Più specificatamente:

nell'ambito dei trasporti, copre le tratte e le strozzature transfrontaliere principalmente sulle reti centrale e centrale estesa TEN-T e i progetti relativi ai corridoi di mobilità militare prioritari dell'UE.

Per quanto riguarda l'energia, l'MCE mira a migliorare l'integrazione del mercato dell'energia e l'interoperabilità transfrontaliera delle reti energetiche, la decarbonizzazione, l'efficienza energetica, la resilienza e la sicurezza dell'approvvigionamento, nonché ad agevolare la cooperazione transfrontaliera nell'ambito dell'energia, compresa quella rinnovabile. Questi progetti transfrontalieri che saranno ammissibili ai finanziamenti dell'MCE Energia costituiscono gli anelli mancanti nello sviluppo di un sistema energetico pienamente interconnesso e decarbonizzato, in quanto non sono sufficientemente promossi o considerati prioritari dagli Stati membri e dagli operatori a livello nazionale. L'MCE contribuisce alla realizzazione di questi progetti transfrontalieri sostenendo attività settoriali specifiche sotto forma di studi e lavori.

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

La valutazione *ex post* dell'MCE 2014-2020 e la valutazione intermedia dell'MCE 2021-2027 sono condotte in parallelo e i lavori sono a buon punto.

I risultati preliminari di entrambe le valutazioni dell'MCE confermano che il programma ha finora ottenuto buoni risultati. Lo strumento è progettato per rispondere alla storica carenza di finanziamenti per le infrastrutture transfrontaliere ad elevato valore aggiunto dell'UE, concentrando i finanziamenti per questi progetti in uno strumento dedicato. Vi è una buona coerenza con altri strumenti e politiche di finanziamento dell'UE, in particolare per quanto riguarda la decarbonizzazione. Il suo modello di governance che utilizza inviti competitivi a presentare proposte e la gestione diretta dei fondi presso un'agenzia centralizzata è adatto a rispondere alle esigenze del programma e a garantire condizioni di parità per i richiedenti. I

finanziamenti dell'MCE sono costantemente ritenuti indispensabili, in quanto consentono di realizzare progetti fondamentali nel settore dei trasporti e dell'energia che altrimenti subirebbero ritardi considerevoli, una portata ridotta o non sarebbero affatto realizzati a causa di finanziamenti nazionali o privati insufficienti. Oltre al sostegno finanziario diretto, l'MCE fornisce un notevole effetto leva, attirando ulteriori capitali pubblici e privati e fungendo da punto di riferimento strategico per gli investimenti.

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

L'iniziativa fa parte della proposta relativa al quadro finanziario pluriennale per il periodo 2028-2034.

L'MCE dovrebbe concentrarsi sul sostegno a progetti transfrontalieri sulle reti TEN-T e TEN-E, nonché a progetti per una mobilità militare senza soluzione di continuità in tutta l'Unione e a progetti nell'ambito della cooperazione in materia di energie rinnovabili.

Gli investimenti degli Stati membri nella rete TEN-T in base ai loro piani di partenariato nazionali e regionali dovrebbero integrare gli investimenti dell'MCE, in particolare sulle tratte nazionali che si uniscono ai collegamenti transfrontalieri indicati nell'allegato MCE, e per finanziare le infrastrutture e la generazione di reti energetiche nazionali.

Nel settore dell'energia, i piani di partenariato nazionali e regionali possono rafforzare gli investimenti nelle infrastrutture energetiche previsti dall'MCE, ad esempio attraverso investimenti in attività energetiche che non hanno carattere transfrontaliero ma sono ugualmente importanti per la transizione energetica.

L'estensione dei corridoi TEN-T ai paesi candidati e le infrastrutture dei trasporti e dell'energia nei paesi terzi dovrebbero essere sostenute in stretto coordinamento con lo strumento Europa globale.

Orizzonte Europa continuerà a sostenere la ricerca e l'innovazione nel settore dei trasporti e dell'energia e sarà strettamente collegato al fondo europeo per la competitività che copre l'espansione e la diffusione di soluzioni innovative all'avanguardia per la decarbonizzazione, la digitalizzazione e la resilienza dei trasporti e dell'energia. Il fondo europeo per la competitività sarà inoltre complementare all'MCE, offrendo la possibilità di garanzie per i progetti infrastrutturali.

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

Sebbene il legame più stretto tra i finanziamenti dell'UE e le priorità politiche dei piani ne rafforzerebbe la dimensione transfrontaliera, con il meccanismo di orientamento che garantisce una maggiore attenzione ai progetti transfrontalieri con un elevato valore aggiunto dell'UE, l'attuazione di progetti infrastrutturali transfrontalieri attraverso i piani sarebbe più complessa e costosa sia per le autorità degli Stati membri che per i promotori dei progetti. Consentire agli Stati membri di allineare i loro piani di investimento a quelli dei paesi vicini risulterebbe in un processo lungo, sia durante i negoziati sul piano iniziale che in caso di modifiche. La Germania dovrebbe ad esempio coordinare il proprio piano nazionale con otto Stati

membri confinanti; l'Ungheria con cinque. Nei casi in cui il processo subisca ritardi in uno o più Stati membri, ciò può causare ritardi a catena. Sebbene la Commissione possa sostenere questi sforzi di coordinamento, sia durante i negoziati che attraverso la fornitura di assistenza tecnica attraverso i piani, l'onere per le autorità degli Stati membri rimarrebbe considerevole. Ciò potrebbe inoltre aumentare notevolmente gli oneri amministrativi per i promotori di progetti, che dovrebbero attuare i loro progetti transfrontalieri nell'ambito di diversi piani nazionali e riferire nell'ambito di sistemi di rendicontazione e audit distinti (uno per Stato membro).

Premesso ciò, la valutazione d'impatto ha sottolineato che i piani di partenariato nazionali e regionali potrebbero prevedere investimenti complementari per le tratte transfrontaliere e per i progetti di grande rilevanza per l'UE. Uno strumento dedicato nell'ambito della gestione diretta garantirà che i progetti transfrontalieri siano finanziati sulla base di un approccio competitivo con la selezione di progetti di massima qualità, maturità e valore aggiunto dell'UE. I beneficiari dispongono di un unico punto di contatto e di un'unica procedura per la domanda e l'attuazione di un progetto. I progetti sono inoltre attentamente monitorati dalla Commissione.

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

☐ **Durata limitata**

– ☒ in vigore dall'1.1.2028 al 31.12.2034

– ☒ incidenza finanziaria dal 2028 al 2034 per gli stanziamenti di impegno e dal 2028 al 2040 per gli stanziamenti di pagamento.

☐ **Durata illimitata**

– Attuazione con un periodo di avviamento dal AAAA al AAAA

– e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Metodo o metodi di esecuzione del bilancio previsti

☒ **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 Banca europea per gli investimenti 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;

– ☐ a organismi o persone incaricati di attuare azioni specifiche della politica estera e di sicurezza comune a norma del titolo V del trattato sull'Unione europea e indicati nel pertinente atto di base;

– ☐ a organismi di diritto privato di uno Stato membro o di diritto dell'Unione stabiliti in uno Stato membro e idonei ad essere incaricati, conformemente alla normativa settoriale, dell'esecuzione di fondi dell'Unione o delle garanzie di bilancio, nella misura in cui tali organismi sono controllati da organismi di diritto pubblico o da organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico e sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie, sotto forma di responsabilità in solido da parte degli organismi di controllo o di garanzie finanziarie equivalenti, che possono essere limitate, per ciascuna azione, all'importo massimo del sostegno dell'Unione.

Osservazioni

Il programma è attuato in regime di gestione diretta e indiretta conformemente al regolamento finanziario. Analogamente ai periodi 2014-2020 e 2021-2027 la maggior parte del bilancio

potrebbe essere eseguita mediante una delega a un'agenzia esecutiva. In tale caso, la Commissione gestirebbe direttamente solo le azioni di sostegno al programma.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Il programma deve essere attuato conformemente al regolamento (UE) [XXX]* del Parlamento europeo e del Consiglio [regolamento sulla performance] che stabilisce le norme per il tracciamento della spesa e il quadro della performance per il bilancio, comprese le modalità di monitoraggio, valutazione e rendicontazione per tutti i programmi.

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 programma sarà attuato in regime di gestione diretta. Si prevede che sarà delegato a un'agenzia esecutiva, mentre alcune misure di sostegno al programma saranno gestite direttamente dalla Commissione. L'agenzia esecutiva istituita CINEA dispone della struttura e delle procedure necessarie a garantire la gestione continua dell'MCE.

Il programma sarà attuato principalmente attraverso sovvenzioni, che costituiscono gli strumenti di finanziamento adeguati per progetti infrastrutturali e di produzione di energia su larga scala.

La strategia di controllo sarà definita di conseguenza e si concentrerà su tre fasi chiave dell'esecuzione delle sovvenzioni conformemente al regolamento finanziario, vale a dire l'organizzazione di inviti e la selezione di proposte che rientrano negli obiettivi strategici del programma, i controlli operativi, di monitoraggio ed *ex ante* che riguardano l'attuazione dei progetti, gli appalti pubblici, i prefinanziamenti, i pagamenti intermedi e finali, nonché i controlli e i pagamenti *ex post*.

Questa strategia di controllo dovrebbe permettere di conseguire risultati in termini di performance conformi ai parametri osservati per l'ultimo ciclo del programma:

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

~ 100 % dei beneficiari informati tempestivamente;

~ 100 % delle sovvenzioni firmate entro i tempi stabiliti;

~ 100 % dei pagamenti effettuati entro i tempi stabiliti;

~ rischio al pagamento e alla chiusura su base annua al di sotto della soglia di rilevanza del 2 %.

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

In linea di massima, i rischi individuati rimangono identici a quelli individuati per le versioni precedenti del programma:

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

ritardi nell'attuazione del progetto;

indisponibilità dei dati sulla performance o problemi di qualità dei dati;

possibili errori o cattiva gestione dei fondi dell'UE, compresi il potenziale rischio di doppio finanziamento e la complessità delle norme;

rischi esterni che incidono in modo sostanziale sulle infrastrutture e/o sulle priorità, quali i rischi geopolitici o gli eventi climatici di grande portata;

i rischi esterni che incidono sulla disponibilità dei finanziamenti o sulle condizioni di mercato, in particolare in caso di riduzione della domanda di infrastrutture o dell'offerta di credito, come è avvenuto in occasione dell'ultima crisi finanziaria.

Le funzioni chiave di controllo sviluppate per la precedente iterazione del programma dovrebbero rimanere valide, garantendo che si presti attenzione alla competitività della riserva di progetti, che ci si concentri sugli obiettivi strategici, che si assicuri il coinvolgimento di tutti gli attori, un'adeguata flessibilità di bilancio e controlli coerenti *ex ante* ed *ex post*.

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

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

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

Costo e benefici dei controlli

Supponendo che la maggior parte del programma sarà attuata dall'agenzia esecutiva CINEA, ciò garantirà un costo di controllo paragonabile a quello dell'attuale MCE. Il numero limitato di sovvenzioni attuate direttamente dai servizi della Commissione potrebbe essere soggetto a costi di controllo più elevati, a causa dei bassi valori individuali di tali sovvenzioni e dell'assenza di economie di scala.

Per i progetti gestiti dall'agenzia esecutiva, il costo di controllo per l'attuale MCE è stato ripartito tra il costo della sorveglianza a livello della Commissione e il costo dei controlli operativi a livello di organismo di esecuzione.

Il costo dei controlli a livello di Commissione, presso entrambe le DG coinvolte, è stimato[31] intorno allo 0,1 % degli stanziamenti di pagamento operativi a livello di programma.

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

[31] Tale stima non comprende gli aspetti strategici e politici connessi al programma né la supervisione degli strumenti delegati dell'MCE.

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

La CINEA offre un ambiente di controllo stabile. Il costo di controllo a livello di agenzia dovrebbe rimanere all'interno o in prossimità dell'intervallo osservato nel periodo 2021-2024 (dallo 0,9 % all'1,3 %). Lo sviluppo di capacità necessario per adattarsi alle modifiche del programma o per adeguare i processi di controllo può tuttavia tradursi in un aumento dei costi dei controlli. I vantaggi dei controlli sono i seguenti:

- evitare la selezione di proposte troppo deboli o inadeguate;

- ottimizzare la pianificazione e l'impiego dei fondi dell'UE, così che ne sia preservato il valore aggiunto dell'UE;

- assicurare la qualità delle convenzioni di sovvenzione, evitare errori nell'individuazione delle persone giuridiche, assicurare il calcolo corretto dei contributi dell'UE e adottare le garanzie necessarie per un corretto funzionamento delle sovvenzioni;

- individuare i costi non ammissibili in fase di pagamento;

- individuare gli errori che incidono sulla legittimità e sulla regolarità delle operazioni in fase di audit;

- aumentare l'affidabilità delle informazioni fornite alla Commissione.

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

Livello di errore stimato

I rischi stimati al momento del pagamento e alla chiusura dovrebbero rimanere entrambi al di sotto del 2 % su base annua, nello stesso intervallo dei tassi di errore osservati per l'MCE2.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Le direzioni generali della Commissione responsabili delle azioni finanziate nell'ambito del presente regolamento si impegnano a tutelare gli interessi finanziari dell'Unione, in linea con la strategia antifrode della Commissione COM(2019) 196 final e con il suo piano d'azione riveduto COM(2023) 405 final.

I provvedimenti antifrode riguardano in particolare l'applicazione di misure preventive contro la frode, la corruzione e ogni altra attività illecita; la realizzazione di controlli efficaci; il recupero di importi indebitamente versati e, qualora siano rilevate irregolarità, sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive, in conformità con il regolamento (CE, Euratom) n. 2988/95 del Consiglio, il regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Le DG MOVE ed ENER, nonché l'agenzia esecutiva CINEA, hanno aggiornato le loro strategie antifrode e i loro piani d'azione correlati a livello di DG che contemplano l'intero ciclo di spesa, tenendo conto della proporzionalità e del rapporto costo-

benefici delle misure da attuare; consentendo una valutazione dei rischi del programma.

I tre servizi verificheranno che per individuare le aree ad alto rischio sia utilizzato il loro approccio in materia di gestione del rischio di frode, tenendo conto di un'analisi settoriale specifica del rapporto costi-benefici da parte della DG e dell'attività di prevenzione delle frodi e di analisi dei rischi svolta dall'OLAF.

Il controllo amministrativo degli appalti, delle sovvenzioni e dei pagamenti correlati rientra nel mandato della CINEA. La strategia antifrode viene aggiornata ogni due anni, l'ultima volta nel 2024. L'Agenzia elabora le proprie misure antifrode, fra cui una strategia di audit *ex post* per valutare la legittimità e la regolarità delle operazioni e recuperare gli importi indebitamente versati. Ogni anno la CINEA viene sottoposta all'audit della Corte dei conti europea sulla veridicità e la correttezza dei conti nonché sulla legittimità e la regolarità delle operazioni (entrate e uscite) e alle procedure di discarico del Parlamento europeo e del Consiglio dell'UE.

I contratti di sovvenzione e gli appalti pubblici conclusi dalle DG incaricate dell'esecuzione o dalla CINEA si baseranno su modelli standard in cui saranno indicate misure antifrode di applicabilità generale, tra cui il potere di controllo, le verifiche sul posto e le ispezioni di cui sopra. La Commissione, i suoi rappresentanti e la Corte dei conti hanno potere di controllo, su documenti e mediante ispezioni in loco, su tutti i beneficiari di sovvenzioni, i contraenti e i subappaltatori che hanno beneficiato di fondi dell'Unione.

L'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) è autorizzato a effettuare controlli e ispezioni in loco presso gli operatori economici che siano direttamente o indirettamente interessati da tali finanziamenti secondo le procedure stabilite dal regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96, per accertare eventuali frodi, casi di corruzione o altre attività illecite lesive degli interessi finanziari dell'Unione europea in relazione a convenzioni o decisioni di sovvenzione o a contratti relativi ai finanziamenti stessi. La Procura europea (EPPO) potrà accedere alle informazioni necessarie per esercitare le proprie competenze conformemente al regolamento (UE) 2017/1939 del Consiglio.

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.[32]	di paesi EFTA[33]	di paesi candidati e potenziali candidati[34]	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione

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.	di paesi EFTA	di paesi candidati e potenziali candidati	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
2	05 01 01 Spese di sostegno per l'MCE (Trasporti, Energia, Mobilità militare)	Non diss.	NO	SÌ	SÌ	NO
2	05 02 01 01 - MCE Trasporti	Diss.	NO	SÌ	SÌ	NO
2	05 02 01 02 - MCE Mobilità militare	Diss.	NO	SÌ	SÌ	NO
2	05 02 02 - MCE Energia	Diss.	NO	SÌ	SÌ	NO

[32] Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.
[33] EFTA: Associazione europea di libero scambio.
[34] 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	2

			Anno	Anno	Anno	Anno	Anno	Anno	Anno	**TOTALE QFP 2028-2034**
			2028	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	
Stanziamenti operativi										
05 02 01 01 – MCE Trasporti	Impegni	(1a)	4,282	4,455	4,637	4,825	4,517	5,220	5,428	**33,864**
	Pagamenti	(2a)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
05 02 01 02 – MCE Mobilità militare	Impegni	(1b)	2,842	2,899	2,609	2,483	2,533	2,214	2,071	**17,651**
	Pagamenti	(2b)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
05 02 02 – MCE Energia	Impegni	(1b)	3,782	3,936	4,096	4,261	4,432	4,610	4,795	**29,912**
	Pagamenti	(2b)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici										
05 01 01	Spese di sostegno per l'MCE (Trasporti, Energia, Mobilità militare)	(3)	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	**p.m.**

TOTALE stanziamenti	Impegni	=1a+1b+3	10,906	11,290	11,342	11,569	11,982	12,045	12,294	**81,428**
per le DG MOVE/ENER	Pagamenti	=2a+2b+3								

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	**4**	"Spese amministrative"[35]

DG		Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**	**TOTALE QFP 2028-2034**
• Risorse umane		11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
• Altre spese amministrative		114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
TOTALE DG MOVE/ENER		**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

35 The necessary appropriations should be determined using the annual average cost figures available on the appropriate BUDGpedia webpage.

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 4 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

		Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**	**TOTALE QFP 2028-2034**
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 4	Impegni								
del quadro finanziario pluriennale	Pagamenti								

Mio EUR (al terzo decimale)

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

Gli indicatori di realizzazione e di risultato ai fini di monitorare i progressi e gli obiettivi del presente programma corrisponderanno agli indicatori comuni previsti dal regolamento (UE) [XXX]* del Parlamento europeo e del Consiglio [regolamento sulla performance].

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.

3.2.3.1. Stanziamenti dal bilancio votato

STANZIAMENTI VOTATI	Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**	**TOTALE 2028-2034**
RUBRICA 4								
Risorse umane	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
Altre spese amministrative	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
Totale parziale RUBRICA 4	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,704**
Esclusa la RUBRICA 4								
Risorse umane	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Altre spese amministrative	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Totale parziale esclusa la RUBRICA 4	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
TOTALE	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

==========

==========

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese amministrative 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.

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.

3.2.4.1. Finanziamento a titolo del bilancio votato

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno (ETP)

STANZIAMENTI VOTATI	Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)							
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)	61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (delegazioni UE)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (ricerca indiretta)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (ricerca diretta)	0	0	0	0	0	0	0

Altre linee di bilancio (specificare)		0	0	0	0	0	0	0
• Personale esterno (in ETP)								
20 02 01 (AC, END della dotazione globale)		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (AC, AL, END e JPD nelle delegazioni UE)		0	0	0	0	0	0	0
Linea di sostegno amministrativo	- in sede	0	0	0	0	0	0	0
	- nelle delegazioni UE	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - ricerca indiretta)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END - ricerca diretta)		0	0	0	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) - rubrica 7		0	0	0	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) - esclusa la rubrica 7		40	40	40	40	40	40	40
TOTALE		**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

3.2.4.3. Fabbisogno totale di risorse umane

TOTALE STANZIAMENTI VOTATI + ENTRATE CON DESTINAZIONE SPECIFICA ESTERNE		Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)								
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)		61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (delegazioni UE)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (ricerca indiretta)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (ricerca diretta)		0	0	0	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare)		0	0	0	0	0	0	0
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno)								
20 02 01 (AC, END della dotazione globale)		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (AC, AL, END e JPD nelle delegazioni UE)		0	0	0	0	0	0	0
Linea di sostegno amministrativo	- in sede	0	0	0	0	0	0	0
	- nelle delegazioni UE	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - ricerca indiretta)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END - ricerca diretta)		0	0	0	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare) - rubrica 4		0	0	0	0	0	0	0

Spese di supporto per il segretariato per la valutazione delle prestazioni	40	40	40	40	40	40	40
TOTALE	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

Considering the overall strained situation in Heading 4, in terms of both staffing and the level of appropriations, the human resources required will be met by staff from the DG who are already assigned to the management of the action and/or have been redeployed within the DG or other Commission services.

Personale necessario per l'attuazione della proposta (in ETP):

•	**Da coprire con il personale attualmente disponibile presso i servizi della Commissione**	• **Personale supplementare eccezionale***		
•	•	**Da finanziare a titolo della rubrica 7 o della ricerca**	**Da finanziare a titolo della linea BA**	**Da finanziare mediante diritti**
Posti della tabella dell'organico	61		N/D	
Personale esterno (AC, END, INT)	32		10*	

* I 10 nuovi ETP corrispondono ai 10 posti da ricevere nel 2028 per il segretariato per la revisione delle prestazioni a titolo della linea di bilancio 02 01 21 02, come concordato dai colegislatori durante i negoziati sul regolamento (UE) 2024/2803 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2024, relativo all'attuazione del cielo unico europeo (rifusione).

Descrizione dei compiti da svolgere da parte di:

Funzionari e agenti temporanei	• Definizione delle politiche e strategia • Sostegno ai consessi regionali e tematici per l'individuazione di progetti di interesse comune e di progetti di interesse reciproco • Coordinamento e collegamento con tutti i portatori di interessi (Stati membri, paesi terzi, altre DG e istituzioni dell'UE, consessi tematici e regionali ecc.). • Elaborazione del programma di lavoro annuale • Procedure di selezione • Gestione degli inviti annuali a presentare proposte e selezione dei progetti cui concedere il sostegno finanziario dell'UE • Gestione operativa e finanziaria dei progetti • Valutazioni
Personale esterno	• Sostegno ai consessi regionali e tematici per l'individuazione di progetti di interesse comune e di progetti di interesse reciproco • Sostegno alle procedure di selezione • Sostegno alla gestione degli inviti annuali a presentare proposte e selezione dei

	progetti cui concedere il sostegno finanziario dell'UE • Sostegno alla gestione finanziaria e dei progetti • Sostegno all'organizzazione delle valutazioni

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

TOTALE stanziamenti per fini digitali e informatici	Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**	**TOTALE QFP 2028-2034**
RUBRICA 4								
Spese informatiche* (istituzionali)	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	**5,915**
Totale parziale RUBRICA 4	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**5,915**
Esclusa la RUBRICA 4								
Spese informatiche per la politica per i programmi operativi	14,23	14,59	14,967	15,364	15,78	16,217	16,675	**107,823**
Totale parziale esclusa la RUBRICA 4	**14,23**	**14,59**	**14,967**	**15,364**	**15,78**	**16,217**	**16,675**	**107,823**
TOTALE	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**113,738**

* La spesa informatica nell'ambito di H4 è stata calcolata seguendo le istruzioni della DG BUDG: numero di ETP moltiplicato per 8 200 EUR per ETP.

3.2.6. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale

La proposta è coerente con la proposta per il QFP 2028 - 2034

La proposta/iniziativa:

– ☒ non prevede cofinanziamenti da parte di terzi.

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

Stanziamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**	Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento								

TOTALE stanziamenti cofinanziati								

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.

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa[36]						
		Anno **2028**	Anno **2029**	Anno **2030**	Anno **2031**	Anno **2032**	Anno **2033**	Anno **2034**
Articolo …….								

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

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

4. DIMENSIONI DIGITALI

4.1. Prescrizioni di rilevanza digitale

Il meccanismo per collegare l'Europa (MCE) continuerà a sostenere gli strumenti informatici che si sono dimostrati fondamentali per una gestione efficiente e trasparente dei progetti. Strumenti quali lo spazio unico di interscambio di dati elettronici (SEDIA), eGrants, TENtec, MAP-IT, EMI-ECS, QlikSense (o un'altra soluzione di intelligenza aziendale e analisi dei dati che sostiene la visualizzazione, l'esplorazione e l'analisi dei dati), la piattaforma per la trasparenza (TP Viewer), CIRCABC, EUSurvey e ARACHNE sono fondamentali a tale riguardo. L'MCE continuerà inoltre a sostenere le attività di attuazione della Commissione relative a una serie di sistemi informatici e ambienti per lo scambio di informazioni previsti dalla legislazione e dalle iniziative dell'UE quali ESSKY, PRIME KPI, EMSWe, eFTI, ecc.

La piattaforma SEDIA, attraverso il portale Finanziamenti e appalti, fornisce un punto di accesso unico per le procedure di finanziamento e di appalto, centralizzando i dati dei

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

partecipanti e riducendo il lavoro manuale. La piattaforma eGrants copre l'intero ciclo di vita delle sovvenzioni, garantendo coerenza e tracciabilità. MAP-IT consente la codifica degli indicatori di progetto sia qualitativi che quantitativi a sostegno della rendicontazione tematica e a livello nazionale. CIRCABC facilita la gestione collaborativa dei documenti con controllo delle versioni e accesso multilingue. EUSurvey è utilizzata per la raccolta di dati strutturati, mentre ARACHNE migliora il monitoraggio dei progetti individuando potenziali rischi di frode attraverso dati arricchiti e indicatori di rischio.

TENtec, il sistema di informazione per la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), fornisce mappe interattive e relazioni aggiornate a sostegno della trasparenza, di un processo decisionale informato e della sensibilizzazione del pubblico. TENtec raccoglie e conserva informazioni geografiche, finanziarie e storiche sull'infrastruttura della rete di trasporto dell'UE e dei paesi vicini ai fini della pianificazione, del processo decisionale politico e del monitoraggio dell'attuazione del programma TEN-T. TENtec è un sistema prescritto dal regolamento (UE) 2024/1679. Sviluppato con gli Stati membri e le parti interessate, fornisce una panoramica completa della politica TEN-T, contribuisce al monitoraggio dei progetti e sostiene la modellizzazione dei trasporti e la pianificazione futura. TENtec comprende anche dati sulla mobilità militare e sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, entrambi alla base delle pertinenti priorità politiche, ed è incline ad accogliere vari tipi di dati strategici che prevedono la geolocalizzazione.

Collegato a TENtec, l'osservatorio europeo per i carburanti alternativi (*European Alternative Fuels Observatory* – EAFO) è uno strumento informatico fondamentale per sostenere il monitoraggio della transizione verso una mobilità sostenibile, come stabilito ad esempio nel regolamento (UE) 2023/1804 sull'infrastruttura per i combustibili alternativi. L'EAFO fornisce informazioni e statistiche complete e aggiornate sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, sulla diffusione dei veicoli e sulle misure politiche nazionali in tutta l'UE. L'EAFO funge da strumento informatico a sostegno dell'attuazione degli obblighi giuridici a norma del regolamento (UE) 2023/1804, come il punto di accesso comune dell'UE sui dati relativi ai combustibili alternativi.

L'EMI-ECS è uno strumento informatico utilizzato per la selezione e l'assunzione di esperti esterni coinvolti nella valutazione delle proposte. QlikSense è uno strumento utilizzato per le statistiche e il monitoraggio dei progetti. La piattaforma per la trasparenza e TP Viewer sono strumenti utilizzati per fornire al pubblico informazioni e statistiche sui progetti finanziati.

La piattaforma del cielo unico europeo (*the European Single Sky platform* - ESSKY) sostiene le parti interessate nell'attuazione del sistema di prestazioni e di tariffazione del cielo unico europeo (*Single European Sky* - SES). Fornisce accesso alle informazioni pertinenti attraverso le biblioteche e offre la funzionalità di presentazione dei documenti.

La piattaforma degli indicatori chiave di prestazione dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria europea (*Platform of European Rail Infrastructure Managers Key Performance Indicators* - PRIME KPI) consente il monitoraggio degli indicatori chiave di prestazione relativi al trasporto ferroviario. Fornisce una piattaforma di rendicontazione per i gestori dell'infrastruttura.

Il sistema di gestione delle credenziali di sicurezza C-ITS dell'Unione europea (*The European Union C-ITS Security Credential Management System* - EU CCMS) sostiene la diffusione dei sistemi e delle tecnologie C-ITS in Europa. Si basa su elementi centrali a sostegno di un'interoperabilità sicura a livello europeo. La direttiva 2010/040 sui sistemi di trasporto intelligenti definisce i ruoli della Commissione all'interno del sistema di gestione

delle credenziali di sicurezza C-ITS dell'UE.

Il sistema di interfaccia unica marittima europea è stato istituito dal regolamento (UE) 2019/1239 ed è un quadro giuridico e tecnico per armonizzare lo scambio di formalità amministrative tra gli operatori marittimi e le autorità durante uno scalo nei porti dell'UE. Consiste in una rete di interfacce uniche marittime nazionali integrate da componenti e servizi informatici comuni gestiti dalla Commissione.

L'ambiente di scambio di informazioni elettroniche sul trasporto merci (*electronic freight transport information* - eFTI) è un'architettura informatica decentrata a livello dell'UE, istituita dal regolamento (UE) 2020/1056. Sosterrà lo scambio di informazioni tra gli operatori e le autorità competenti per i controlli di conformità a sei regolamenti e direttive dell'UE in materia di trasporti, nonché a oltre 170 atti giuridici nazionali che disciplinano il trasporto merci negli Stati membri.

La soluzione *Galileo Green Lane* monitora la situazione del traffico ai valichi di frontiera TEN-T per il trasporto di merci su strada e i tempi di percorrenza per il trasporto di merci su rotaia sui corridoi TEN-T. Fornisce ai funzionari di frontiera e ai trasportatori visibilità sulla situazione delle frontiere, consentendo loro di vedere quali di queste sono soggette a un carico maggiore. La *Galileo Green Lane* consente alle frontiere di soddisfare gli obblighi della "corsia verde", consentendo un flusso di traffico inferiore a 15 minuti.

Lo spazio europeo di dati sulla mobilità (*European mobility data space* - EMDS) dovrebbe consentire l'individuazione e la condivisione di dati provenienti da fonti di dati future ed esistenti relative ai trasporti e alla mobilità. Nella comunicazione sullo spazio unico europeo dei dati sulla mobilità (COM(2023) 751 final) la Commissione ha sottolineato che una delle componenti principali è un portale di (meta)dati in cui tutti gli ecosistemi di dati pertinenti potrebbero condividere metadati dei tipi di dati che gestiscono e delle rispettive condizioni di accesso.

4.2. Dati

Gli strumenti digitali sostenuti dall'MCE sono di natura molto diversa e riguardano diversi modi di trasporto e diversi attori che si scambiano informazioni (servizi della Commissione, beneficiari, autorità nazionali, partner commerciali, ecc.). Gli strumenti elaborano pertanto anche un'ampia gamma di dati diversi. In generale, seguono il principio *una tantum*, garantendo il massimo riutilizzo dei dati ed evitando l'inserimento ripetitivo degli stessi, condividendo nel contempo i dati in modo sicuro.

4.3. Soluzioni digitali

Tutti gli strumenti descritti sono concepiti per promuovere la coerenza, migliorare l'efficienza e garantire l'interoperabilità, rafforzando in tal modo la qualità complessiva dei processi alla base dei servizi della Commissione connessi all'MCE e sostenendo l'agevole attuazione del mercato unico.

4.4. Valutazione dell'interoperabilità

Tutti gli strumenti digitali decritti sono già in uso dai portatori di interessi. Dimostrano una forte interoperabilità grazie a tecniche standardizzate di scambio di informazioni.

Per quanto riguarda lo spazio europeo di dati sulla mobilità, la Commissione sta lavorando

ai dettagli della sua diffusione.

4.5. Misure a sostegno dell'attuazione digitale

Gli strumenti digitali descritti funzionano efficacemente e qualsiasi modifica o miglioria future saranno attuate in modo controllato e graduale al fine di garantire la continuità ed evitare perturbazioni delle operazioni o dell'attuazione del regolamento.