Parere del Comitato europeo delle regioni — Meccanismo per collegare l'Europa

(2018/C 461/15)

Relatrice generale: Isabelle BOUDINEAU (FR/PSE), vicepresidente del consiglio regionale della Nuova Aquitania

Testo di riferimento: Proposta di regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014

COM(2018) 438 final

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1316/2013 per quanto riguarda il recesso del Regno Unito dall'Unione

COM(2018) 568 final

I. PROPOSTE DI EMENDAMENTO

Proposta di regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014

COM(2018) 438 final — parte 1

Emendamento 1

Considerando 15

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Nella comunicazione «Un partenariato strategico rinnovato e rafforzato con le regioni ultraperiferiche dell'UE» ([1]), la Commissione ha posto in risalto le esigenze ***di trasporto*** specifiche delle regioni ultraperiferiche e la necessità di fornire il finanziamento dell'Unione per soddisfare tali esigenze, anche attraverso il programma.	Nella comunicazione «Un partenariato strategico rinnovato e rafforzato con le regioni ultraperiferiche dell'UE» ([1]), la Commissione ha posto in risalto le esigenze specifiche delle regioni ultraperiferiche ***nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale*** e ***sottolineato*** la necessità***, per quanto riguarda i trasporti,*** di fornire il finanziamento dell'Unione per soddisfare tali esigenze, anche attraverso il programma.
([1]) COM(2017) 623.	([1]) COM(2017) 623.

Motivazione

Nella sua comunicazione sulle regioni ultraperiferiche la Commissione riconosce le potenzialità sul piano energetico e digitale di tali regioni, le quali risentono tuttavia di una serie di limitazioni il cui superamento richiede l'erogazione di un sostegno.

Emendamento 2

Considerando 22

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
La comunicazione intitolata «Connettività per un mercato unico digitale competitivo: verso una società dei Gigabit europea» ([1]) (strategia per una società dei Gigabit) definisce obiettivi strategici per il 2025 al fine di ottimizzare gli investimenti nell'infrastruttura per la connettività digitale. La direttiva (UE) 2018/XXX (sul codice europeo delle comunicazioni elettroniche) è finalizzata tra l'altro a instaurare un ambiente normativo che incentivi gli investimenti privati nelle reti di connettività digitale. Nondimeno, è chiaro che la diffusione delle reti rimarrà non sostenibile sul piano commerciale in molte zone dell'Unione a causa di vari fattori come l'ubicazione ultraperiferica e le specificità territoriali o geografiche, la bassa densità di popolazione e diversi fattori socioeconomici. Il programma dovrebbe pertanto essere adeguato, per contribuire al conseguimento degli obiettivi strategici definiti nella strategia per una società dei Gigabit, integrando il sostegno fornito da altri programmi alla realizzazione di reti ad altissima capacità, soprattutto il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il Fondo di coesione e InvestEU.	La comunicazione intitolata «Connettività per un mercato unico digitale competitivo: verso una società dei Gigabit europea» ([1]) (strategia per una società dei Gigabit) definisce obiettivi strategici per il 2025 al fine di ottimizzare gli investimenti nell'infrastruttura per la connettività digitale. La direttiva (UE) 2018/XXX (sul codice europeo delle comunicazioni elettroniche) è finalizzata tra l'altro a instaurare un ambiente normativo che incentivi gli investimenti privati nelle reti di connettività digitale. Nondimeno, è chiaro che la diffusione delle reti rimarrà non sostenibile sul piano commerciale in molte zone dell'Unione a causa di vari fattori come l'ubicazione ultraperiferica e le specificità territoriali o geografiche, la bassa densità di popolazione e diversi fattori socioeconomici. Il programma dovrebbe pertanto essere adeguato, per contribuire al conseguimento degli obiettivi strategici definiti nella strategia per una società dei Gigabit, integrando il sostegno fornito da altri programmi alla realizzazione di reti ad altissima capacità, soprattutto il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il Fondo di coesione e InvestEU.
([1]) COM(2016) 587.	([1]) COM(2016) 587.

Motivazione

Le regioni ultraperiferiche rappresentano un caso emblematico di questa situazione, come riconosciuto all'articolo 349 del TFUE, dato che risentono di una serie di limitazioni (come la grande distanza, l'insularità, la superficie ridotta, la topografia e il clima) la cui persistenza e il cui cumulo ostacolano il loro sviluppo. [NdT: il presente emendamento non riguarda la versione italiana del documento della Commissione, che già parla di «ubicazione ultraperiferica», mentre altre versioni linguistiche fanno genericamente riferimento alla distanza].

Emendamento 3

Considerando 28

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
La diffusione di reti dorsali di comunicazioni elettroniche, anche con cavi sottomarini per collegare territori europei a paesi terzi di altri continenti, oppure isole o ***territori europei d'oltremare*** alla terraferma, è indispensabile per fornire la ridondanza necessaria per infrastrutture così importanti e aumentare la capacità e la resilienza delle reti digitali dell'Unione. Tuttavia, tali progetti sono spesso commercialmente non sostenibili in mancanza di finanziamenti pubblici.	La diffusione di reti dorsali di comunicazioni elettroniche, anche con cavi sottomarini per collegare territori europei a paesi terzi di altri continenti, oppure isole o ***regioni ultraperiferiche dell'UE*** alla terraferma, è indispensabile per fornire la ridondanza necessaria per infrastrutture così importanti e aumentare la capacità e la resilienza delle reti digitali dell'Unione. Tuttavia, tali progetti sono spesso commercialmente non sostenibili in mancanza di finanziamenti pubblici.

Motivazione

La situazione particolare delle regioni ultraperiferiche, che sono distanti dal continente europeo ma vicine ad altri continenti, rende il problema in questione ancora più pressante.

Emendamento 4

Articolo 2, lettera h)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
h) «progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile»: progetto selezionato o ammissibile alla selezione nel quadro di un accordo di cooperazione o di qualsiasi altro tipo di accordo tra Stati membri, o di accordi tra Stati membri e paesi terzi, come descritti agli articoli 6, 7, 9 o 11 della direttiva 2009/28/CE, nel settore della pianificazione o della diffusione dell'energia rinnovabile, conformemente ai criteri di cui alla parte IV dell'allegato del presente regolamento;	h) «progetto transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile»: progetto selezionato o ammissibile alla selezione nel quadro ***di un GECT,*** di un accordo di cooperazione o di qualsiasi altro tipo di accordo tra Stati membri ***o enti locali o regionali*** o di accordi tra Stati membri e paesi terzi, come descritti agli articoli 6, 7, 9 o 11 della direttiva 2009/28/CE, nel settore della pianificazione o della diffusione dell'energia rinnovabile, conformemente ai criteri di cui alla parte IV dell'allegato del presente regolamento;

Motivazione

È opportuno promuovere il ricorso al GECT per lo sviluppo di progetti transfrontalieri. Inoltre, taluni progetti ricevono finanziamenti soltanto dagli enti locali e regionali, i quali devono quindi anche controllare l'accesso alle domande di finanziamenti europei.

Emendamento 5

Articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto i)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
i) contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune per quanto riguarda reti e infrastrutture efficienti e interconnesse per una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura;	i) contribuire allo sviluppo di progetti ***strategici*** di interesse comune per quanto riguarda reti e infrastrutture efficienti e interconnesse per una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura ***e per accrescere la coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione. In particolare, occorre accordare la priorità all'esecuzione e al completamento dei progetti e dei lavori relativi ai corridoi principali e ai grandi assi di cui all'allegato del presente regolamento***;

Emendamento 6

Articolo 3, paragrafo 2, lettere a), b) e c)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Gli obiettivi specifici del programma sono i seguenti:	Gli obiettivi specifici del programma sono i seguenti:
a) Nel settore dei trasporti:	a) Nel settore dei trasporti:
i) contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune per quanto riguarda reti e infrastrutture efficienti e interconnesse per una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura;	i) contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune per quanto riguarda reti e infrastrutture efficienti e interconnesse per una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura;
ii) adeguare le reti TEN-T alle esigenze della mobilità militare;	ii) adeguare le reti TEN-T alle esigenze della mobilità militare ***per garantire il duplice uso civile-militare di determinate infrastrutture strategiche di trasporto, realizzando e completando i collegamenti interoperabili alle frontiere, con soluzioni che facilitino e consentano il trasferimento modale delle merci e dei passeggeri per una maggiore interoperabilità delle reti e dei corridoi***;
	iii) migliorare l'accessibilità delle regioni ultraperiferiche, la mobilità dei loro abitanti e il trasporto delle merci;
b) per il settore dell'energia, contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune relativi all'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia e all'interoperabilità transfrontaliera e intersettoriale delle reti, facilitare la decarbonizzazione e garantire la sicurezza dell'approvvigionamento, agevolare la cooperazione transfrontaliera in tema di energia rinnovabile;	b) per il settore dell'energia, contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune relativi all'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia e all'interoperabilità transfrontaliera e intersettoriale delle reti, facilitare la decarbonizzazione e garantire la sicurezza dell'approvvigionamento, agevolare la cooperazione transfrontaliera ***e interregionale, segnatamente tra le regioni ultraperiferiche,*** in tema di energia rinnovabile;
c) per il settore digitale, contribuire allo sviluppo di reti ad altissima capacità e di sistemi 5G, all'aumento della resilienza e ***della*** capacità delle reti dorsali digitali sui territori dell'UE, collegandole ai territori vicini, e alla digitalizzazione delle reti dei trasporti e dell'energia.	c) per il settore digitale, contribuire allo sviluppo di reti ad altissima capacità e di sistemi 5G ***e*** all'aumento della resilienza e ***delle*** capacità delle reti dorsali digitali sui territori dell'UE, collegandole ai territori vicini ***e alle regioni ultraperiferiche, nonché contribuire al potenziamento dei sistemi di connettività a banda larga nelle regioni ultraperiferiche*** e alla digitalizzazione delle reti dei trasporti e dell'energia.

Motivazione

Le disposizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, devono contenere un riferimento al caso particolare delle regioni ultraperiferiche, analogamente a quanto previsto dall'articolo 10 («Priorità generali») del vigente regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Emendamento 7

Articolo 4, paragrafo 8

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
8. Per quanto riguarda gli importi trasferiti dal Fondo di coesione, ***il 30 % di essi è messo immediatamente a disposizione di tutti gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione per finanziare progetti riguardanti infrastrutture per i trasporti in conformità al presente regolamento, accordando priorità ai collegamenti transfrontalieri e a quelli mancanti. Fino*** al 31 dicembre 2023, la selezione dei progetti ammissibili al finanziamento rispetta le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione ***nella misura del 70 % delle risorse trasferite***. Dal 1º gennaio 2024, le risorse trasferite al programma che non siano state impegnate per progetti riguardanti infrastrutture di trasporto sono messe a disposizione di tutti gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione per finanziare progetti riguardanti infrastrutture di trasporto in conformità al presente regolamento.	8. Per quanto riguarda gli importi trasferiti dal Fondo di coesione, ***fino*** al 31 dicembre 2023, la selezione dei progetti ammissibili al finanziamento rispetta le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione. Dal 1º gennaio 2024, le risorse trasferite al programma che non siano state impegnate per progetti riguardanti infrastrutture di trasporto sono messe a disposizione di tutti gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione per finanziare progetti riguardanti infrastrutture di trasporto in conformità al presente regolamento***, accordando priorità ai collegamenti transfrontalieri e a quelli mancanti come pure ai progetti nelle regioni ultraperiferiche. Per tutte le risorse trasferite dal Fondo di coesione, nell'utilizzo da parte degli Stati membri si tiene conto delle quote nazionali.***

Motivazione

Le risorse trasferite dal Fondo di coesione costituiscono un aspetto fondamentale del CEF. Tuttavia, a causa della notevole riduzione degli stanziamenti destinati al Fondo di coesione, le città e le regioni degli Stati membri beneficiari non potrebbero accettare il rischio di una nuova perdita di risorse di bilancio. È comunque necessario che, alla fine del periodo di programmazione, l'intera dotazione finanziaria sia stata consumata.

Emendamento 8

Articolo 4, paragrafo 9

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Le risorse assegnate agli Stati membri in regime di gestione concorrente possono, su richiesta ***degli Stati membri***, essere trasferite al programma. La Commissione esegue tali risorse direttamente in conformità all'[articolo 62, paragrafo 1, lettera a)], del regolamento finanziario, o indirettamente, in conformità alla lettera c) del medesimo articolo. ***Ove possibile, tali*** risorse sono utilizzate a beneficio ***dello Stato membro interessato***.	Le risorse assegnate agli Stati membri in regime di gestione concorrente ***e trasferibili a norma dell'articolo 21 del regolamento (UE) XX [regolamento recante disposizioni comuni]*** possono, su richiesta ***dell'autorità di gestione e previa consultazione degli enti regionali e/o locali***, essere trasferite al programma. La Commissione esegue tali risorse direttamente in conformità all'[articolo 62, paragrafo 1, lettera a)], del regolamento finanziario, o indirettamente, in conformità alla lettera c) ***del paragrafo 1*** del medesimo articolo. ***Tali*** risorse sono utilizzate a beneficio ***della zona geografica corrispondente all'autorità di gestione interessata***.

Motivazione

Le risorse trasferite al programma dovrebbero essere utilizzate dall'autorità di gestione che decide di effettuare il trasferimento. Questo approccio consentirà di salvaguardare l'allocazione delle risorse alle singole zone e favorirà inoltre un impiego più mirato, conforme ai bisogni attuali delle regioni e degli Stati membri.

Emendamento 9

Nuovo articolo dopo l'articolo 5

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
	Adeguamento delle reti TEN-T alla mobilità militare ***1. Il meccanismo per collegare l'Europa deve contribuire allo sviluppo di una rete prioritaria di infrastrutture di trasporto adattate a un duplice uso civile-militare.*** ***2. I progetti finanziati nel quadro di questo obiettivo si collocano sull'intera rete TEN-T.*** ***3. Le infrastrutture a duplice uso civile-militare devono essere conformi alle specifiche tecniche della rete TEN-T e a quelle militari e devono rispondere a una necessità reale, attuale o potenziale.*** ***4. Le infrastrutture che hanno beneficiato di un finanziamento nel quadro di questo obiettivo non potranno essere utilizzate soltanto per scopi militari, salvo che in circostanze eccezionali e per una durata limitata e purché sia garantita in ogni momento la sicurezza delle persone, dei servizi, delle merci e delle stesse infrastrutture.*** ***5. Le azioni per l'adeguamento delle infrastrutture a un duplice uso civile-militare, sono finanziate soltanto nel quadro di questo obiettivo.*** ***6. Entro il 31 dicembre 2019 la Commissione adotta gli atti delegati che indicano nel dettaglio le specifiche tecniche necessarie per un duplice uso civile-militare, definite dal Consiglio, un elenco di progetti prioritari ammissibili al finanziamento nel quadro di questo obiettivo e le regole di ammissibilità e di selezione. La Commissione assicura una distribuzione geografica coerente ed equilibrata di tali infrastrutture.***

Motivazione

Considerata la dotazione di bilancio assegnata a tale obiettivo, bisogna che il regolamento ne precisi le regole.

Emendamento 10

Articolo 7, paragrafo 1

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
I progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile coinvolgono almeno due Stati membri e sono inclusi in un accordo di cooperazione o in qualsiasi altro tipo di accordo tra Stati membri ***o*** in accordi tra Stati membri e paesi terzi a norma degli articoli 6, 7, 9 o 11 della direttiva 2009/28/CE. Tali progetti sono individuati in base ai criteri e alla procedura di cui alla parte IV dell'allegato del presente regolamento.	I progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile coinvolgono almeno due Stati membri ***o un GECT, oppure due regioni ultraperiferiche,*** e sono inclusi in un accordo di cooperazione o in qualsiasi altro tipo di accordo tra Stati membri***, enti locali o regionali e regioni ultraperiferiche, oppure*** in accordi tra Stati membri e paesi terzi a norma degli articoli 6, 7, 9 o 11 della direttiva 2009/28/CE. Tali progetti sono individuati in base ai criteri e alla procedura di cui alla parte IV dell'allegato del presente regolamento.

Emendamento 11

Articolo 8, paragrafo 3, lettera d)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
3. Fatti salvi i criteri di attribuzione di cui all'articolo 13, la priorità di finanziamento è stabilita tenendo conto dei seguenti criteri:	3. Fatti salvi i criteri di attribuzione di cui all'articolo 13, la priorità di finanziamento è stabilita tenendo conto dei seguenti criteri:
[…]	[…]
d) i progetti volti alla realizzazione di reti dorsali transfrontaliere che colleghino l'Unione a paesi terzi e rafforzino i collegamenti all'interno del territorio dell'Unione, anche con cavi sottomarini, sono priorizzati in base a quanto contribuiscono significativamente all'aumento della resilienza e della capacità delle reti di comunicazione elettronica nel territorio dell'Unione;	d) i progetti volti alla realizzazione di reti dorsali transfrontaliere che colleghino l'Unione a paesi terzi e rafforzino i collegamenti all'interno del territorio dell'Unione, ***e in particolare tra il continente europeo e le regioni ultraperiferiche,*** anche con cavi sottomarini, sono priorizzati in base a quanto contribuiscono significativamente all'aumento della resilienza e della capacità delle reti di comunicazione elettronica nel territorio dell'Unione;
[…]	[…]

Motivazione

La grande distanza esistente tra le regioni ultraperiferiche e il continente europeo, e la loro vicinanza a paesi terzi, rendono indispensabile la realizzazione di reti, in particolare attraverso cavi sottomarini, allo scopo di ridurre l'isolamento di queste regioni.

Emendamento 12

Articolo 9, paragrafo 2, lettera a), punto i)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
i) azioni per la realizzazione della rete centrale conformemente al capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013, comprese le azioni relative a nodi urbani, porti marittimi, porti interni e terminali ferroviario-stradali della rete centrale, di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013. Le azioni per la realizzazione della rete centrale possono includere elementi correlati facenti parte della rete globale, qualora ciò sia necessario per ottimizzare gli investimenti, in base alle modalità specificate nei programmi di lavoro di cui all'articolo 19 del presente regolamento;	i) azioni per la realizzazione ***e il completamento*** della rete centrale conformemente al capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013, comprese le azioni relative a nodi urbani, porti marittimi, porti interni***, aeroporti*** e terminali ***intermodali*** ferroviario-stradali della rete centrale, di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013***, nonché le azioni volte a eliminare le strozzature e a realizzare i collegamenti mancanti***. Le azioni per la realizzazione della rete centrale possono includere elementi correlati facenti parte della rete globale, qualora ciò sia necessario per ottimizzare gli investimenti, in base alle modalità specificate nei programmi di lavoro di cui all'articolo 19 del presente regolamento***, favorendo così l'intermodalità***;

Emendamento 13

Articolo 9, paragrafo 2, lettera a), punto ii)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
ii) azioni per ***la realizzazione*** di collegamenti transfrontalieri della rete globale conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, in particolare le sezioni indicate nella parte III dell'allegato del presente regolamento;	ii) azioni per ***lo sviluppo e il miglioramento*** di collegamenti transfrontalieri della rete globale conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, in particolare le sezioni indicate nella parte III dell'allegato del presente regolamento;

Emendamento 14

Articolo 9, paragrafo 2, lettera a), punto iii)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
iii) azioni per la realizzazione di sezioni della rete globale situate in regioni ***ultraperiferiche***, conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, comprese le azioni relative ai pertinenti nodi urbani, porti marittimi, porti interni e terminali ferroviario-stradali della rete globale di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013;	iii) azioni per la realizzazione di sezioni della rete globale situate in regioni ***remote***, conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, comprese le azioni relative ai pertinenti nodi urbani, porti marittimi, porti interni***, aeroporti*** e terminali ferroviario-stradali della rete globale di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013;

Motivazione

I problemi causati dall'insularità richiedono un trattamento differenziato da parte delle istituzioni dell'UE, un trattamento equiparabile a quello delle regioni ultraperiferiche, dato che il problema principale qui non è tanto la distanza quanto piuttosto la discontinuità territoriale.

Gli aeroporti sono infrastrutture essenziali per lo sviluppo delle regioni ultraperiferiche e talvolta costituiscono il modo più efficace per integrare tali regioni nelle reti di trasporto dell'Unione.

Emendamento 15

Articolo 9, paragrafi 2 e 4

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
2. Per quanto riguarda il settore dei trasporti, sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento le azioni seguenti:	2. Per quanto riguarda il settore dei trasporti, sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento le azioni seguenti:
a) azioni relative a reti efficienti e interconnesse:	a) azioni relative a reti efficienti e interconnesse:
[…]	[…]
iii) azioni per la realizzazione di sezioni della rete globale situate in regioni ultraperiferiche, conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, comprese le azioni relative ai pertinenti nodi urbani, porti marittimi, porti interni e terminali ***ferroviario-stradali*** della rete globale di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013;	iii) azioni per la realizzazione di sezioni della rete globale situate in regioni ultraperiferiche, conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, comprese le azioni relative ai pertinenti nodi urbani***, aeroporti***, porti marittimi, porti interni e terminali ***ferroviari*** della rete globale di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013***, e le azioni all'interno di una regione ultraperiferica***;
[…]	[…]
b) azioni relative a una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura:	b) azioni relative a una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura:
[…]	[…]
ix) azioni volte a migliorare l'accessibilità e la disponibilità delle infrastrutture di trasporto per motivi di sicurezza e protezione civile;	ix) azioni volte a migliorare l'accessibilità e la disponibilità delle infrastrutture di trasporto per motivi di sicurezza e protezione civile;
	x) azioni volte a migliorare l'accessibilità delle regioni ultraperiferiche, la mobilità dei loro abitanti e il trasporto delle merci.
[…]	[…]

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
4. Per quanto riguarda il settore digitale, sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento le azioni seguenti:	4. Per quanto riguarda il settore digitale, sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento le azioni seguenti:
[…]	[…]
d) azioni di sostegno alla realizzazione di reti dorsali, anche con cavi sottomarini, ***negli*** Stati membri e tra l'Unione e paesi terzi;	d) azioni di sostegno alla realizzazione di reti dorsali, anche con cavi sottomarini, ***tra gli*** Stati membri***, tra gli Stati membri e le regioni ultraperiferiche*** e tra l'Unione e paesi terzi;
[…]	[…]

Emendamento 16

Articolo 9, paragrafo 4, lettera b)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
4. Per quanto riguarda il settore digitale, sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento le azioni seguenti:	4. Per quanto riguarda il settore digitale, sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento le azioni seguenti:
a) azioni di sostegno alla connettività Gigabit dei volani socioeconomici;	a) azioni di sostegno alla connettività Gigabit dei volani socioeconomici;
b) azioni di sostegno alla fornitura, presso le comunità locali, di connettività locale senza fili di altissima qualità, gratuita e priva di condizioni discriminatorie;	b) azioni di sostegno alla fornitura, presso le comunità locali, di connettività locale senza fili di altissima qualità, gratuita e priva di condizioni discriminatorie***, in particolare nelle aree rurali (realizzando così il concetto dei «piccoli comuni intelligenti»)***;
c) azioni per la realizzazione di una copertura ininterrotta, con sistemi 5G, di tutti i principali assi di trasporto terrestre, comprese le reti transeuropee dei trasporti;	c) azioni per la realizzazione di una copertura ininterrotta, con sistemi 5G, di tutti i principali assi di trasporto terrestre, comprese le reti transeuropee dei trasporti;
d) azioni di sostegno alla realizzazione di reti dorsali, anche con cavi sottomarini, negli Stati membri e tra l'Unione e paesi terzi;	d) azioni di sostegno alla realizzazione di reti dorsali, anche con cavi sottomarini, negli Stati membri e tra l'Unione e paesi terzi;
e) azioni di sostegno alla disponibilità, presso le abitazioni dei cittadini europei, di reti ad altissima capacità;	e) azioni di sostegno alla disponibilità, presso le abitazioni dei cittadini europei, di reti ad altissima capacità;

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
f) azioni finalizzate all'acquisizione dei requisiti concernenti l'infrastruttura per la connettività digitale per progetti transfrontalieri nei settori dei trasporti e dell'energia e/o di sostegno alle piattaforme digitali operative associate direttamente a infrastrutture dei trasporti e dell'energia.	f) azioni finalizzate all'acquisizione dei requisiti concernenti l'infrastruttura per la connettività digitale per progetti transfrontalieri nei settori dei trasporti e dell'energia e/o di sostegno alle piattaforme digitali operative associate direttamente a infrastrutture dei trasporti e dell'energia.
Un elenco indicativo di progetti ammissibili nel settore digitale è riportato nella parte V dell'allegato.	Un elenco indicativo di progetti ammissibili nel settore digitale è riportato nella parte V dell'allegato.

Emendamento 17

Articolo 10, paragrafo 2

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Nell'ambito di ciascuno dei settori dei trasporti, dell'energia o digitale, le azioni ammissibili ai sensi dell'articolo 9 possono includere elementi ausiliari ***eventualmente non*** correlati ad azioni ammissibili conformemente all'articolo 9, paragrafi 2, 3 e 4 rispettivamente, a condizione che rispondano a tutti i seguenti requisiti:	Nell'ambito di ciascuno dei settori dei trasporti, dell'energia o digitale, le azioni ammissibili ai sensi dell'articolo 9 possono includere elementi ausiliari correlati ***o meno*** ad azioni ammissibili conformemente all'articolo 9, paragrafi 2, 3 e 4 rispettivamente, a condizione che rispondano a tutti i seguenti requisiti:

Motivazione

Le sinergie vanno agevolate. Inoltre, il meccanismo proposto al paragrafo 2 deve consentire di includere azioni ammissibili nell'ambito di un altro settore del CEF nel quadro di un invito a presentare proposte relativo a un settore specifico. Gli inviti specifici a presentare proposte per progetti misti sosterranno progetti con un mix settoriale superiore al 20 %-80 %.

Emendamento 18

Articolo 11, paragrafo 2, lettera b)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
b) i soggetti giuridici stabiliti in un paese terzo associato al programma;	b) i soggetti giuridici stabiliti in un paese terzo associato al programma***, per le azioni relative ad un progetto concernente tale paese terzo***;

Motivazione

Il CEF non deve arrecare benefici a imprese non europee per attività condotte sul territorio dell'Unione.

Emendamento 19

Articolo 11, paragrafo 5

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
5. I programmi di lavoro di cui all'articolo 19 possono prevedere che siano ammissibili solo le proposte presentate da uno o più Stati membri o, d'intesa con gli Stati membri interessati, da organizzazioni internazionali, imprese comuni o imprese od organismi pubblici o privati.	

Motivazione

Il mantenimento del processo di approvazione da parte degli Stati membri non favorirebbe la semplificazione amministrativa sostenuta dal CdR.

Emendamento 20

Articolo 12

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Le sovvenzioni nell'ambito del programma sono concesse e gestite conformemente al titolo [VIII] del regolamento finanziario.	Le sovvenzioni nell'ambito del programma sono concesse e gestite conformemente al titolo [VIII] del regolamento finanziario. ***1. Il processo di selezione dei progetti si svolge in due fasi:*** ***a) valutazione dell'ammissibilità del progetto sulla base di un dossier semplificato;*** ***b) presentazione, valutazione e selezione del progetto.*** ***2. La Commissione pubblica gli inviti a presentare proposte almeno un mese prima della loro apertura. I promotori di progetti dispongono di almeno un mese per presentare il primo dossier. La Commissione europea valuta l'ammissibilità dei dossier entro un mese. I promotori di progetti dispongono quindi di almeno tre mesi per completare il dossier.***

Motivazione

L'applicazione del CEF dovrebbe essere semplificata evitando che i promotori di progetti debbano allestire un dossier completo, oneroso in termini di tempo e denaro, se il progetto non è ammissibile all'invito a presentare proposte. Inoltre, i promotori di progetti devono avere il tempo di adeguarsi a un invito a presentare proposte e di redigere un dossier completo.

Emendamento 21

Articolo 13, paragrafo 1

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
I criteri di attribuzione sono definiti nei programmi di lavoro di cui all'articolo 19 e negli inviti a presentare proposte tenendo conto, nella misura applicabile, dei seguenti elementi:	I criteri di attribuzione sono definiti nei programmi di lavoro di cui all'articolo 19 e negli inviti a presentare proposte tenendo conto, nella misura applicabile, dei seguenti elementi:
a) ripercussioni economiche, sociali e ambientali (costi e benefici);	a) ripercussioni economiche, sociali e ambientali (costi e benefici);
b) aspetti inerenti all'innovazione, alla sicurezza, all'interoperabilità e all'accessibilità;	b) aspetti inerenti all'innovazione, alla sicurezza, all'interoperabilità***, alla multimodalità*** e all'accessibilità;
c) dimensione transfrontaliera;	c) dimensione transfrontaliera ***o miglioramento dell'accessibilità delle regioni insulari e ultraperiferiche***;
d) sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale;	***d) valore aggiunto europeo;***
e) grado di maturità dell'azione a livello di sviluppo del progetto;	***e) contributo all'eliminazione delle strozzature e alla realizzazione dei collegamenti mancanti;***
f) solidità del piano di attuazione proposto;	***f***) sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale;
g) effetto catalizzatore dell'assistenza finanziaria dell'Unione sugli investimenti;	***g***) grado di maturità dell'azione a livello di sviluppo del progetto ***e grado di impegno a portarlo a termine***;
h) necessità di superare ostacoli finanziari, quali ad esempio una sostenibilità commerciale insufficiente o l'assenza di finanziamenti da parte del mercato;	***h) impatto sociale;***
i) coerenza con i piani dell'Unione e nazionali per l'energia e il clima.	***i***) solidità del piano di attuazione proposto;
	j) effetto catalizzatore dell'assistenza finanziaria dell'Unione sugli investimenti;
	k) necessità di superare ostacoli finanziari, quali ad esempio una sostenibilità commerciale insufficiente o l'assenza di finanziamenti da parte del mercato;
	l) coerenza con i piani dell'Unione e nazionali per l'energia e il clima.

Emendamento 22

Articolo 14, paragrafo 2, lettera a)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non può superare il 30 % del costo ammissibile totale. I tassi di cofinanziamento possono aumentare fino a un massimo del 50 % per azioni relative a collegamenti transfrontalieri alle condizioni di cui alla lettera c) del presente paragrafo, per azioni di sostegno a sistemi di applicazioni telematiche, per azioni di sostegno a nuove tecnologie e all'innovazione e per azioni di sostegno all'incremento della sicurezza delle infrastrutture in linea con la normativa pertinente dell'Unione, nonché per azioni in regioni ultraperiferiche;	per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non può superare il 30 % del costo ammissibile totale. I tassi di cofinanziamento possono aumentare fino a un massimo del 50 % per azioni relative a collegamenti transfrontalieri alle condizioni di cui alla lettera c) del presente paragrafo, ***per azioni relative alle strozzature e ai collegamenti mancanti nella rete centrale, per azioni a sostegno delle autostrade del mare, per azioni a sostegno dei collegamenti marittimi e fluviali della rete centrale e globale, incluse le azioni nei porti e quelle relative ai collegamenti con l'entroterra, ai nodi urbani e alle piattaforme, nonché ai collegamenti multimodali e a quelli dell'«ultimo chilometro»,*** per azioni di sostegno a sistemi di applicazioni telematiche, per azioni di sostegno a nuove tecnologie e all'innovazione e per azioni di sostegno all'incremento della sicurezza delle infrastrutture in linea con la normativa pertinente dell'Unione, nonché per azioni in regioni ***insulari e*** ultraperiferiche;

Motivazione

Questo emendamento è coerente con la proposta della Commissione che aggiunge dei collegamenti marittimi nei corridoi della rete centrale. Inoltre, per raggiungere gli obiettivi ambientali e climatici dell'Unione è necessario sostenere in modo sostanziale il trasporto marittimo.

Emendamento 23

Articolo 14, paragrafo 5

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Il tasso massimo di cofinanziamento applicabile ad azioni selezionate nell'ambito di programmi di lavoro transettoriali di cui all'articolo 10 è il tasso massimo di cofinanziamento più elevato applicabile ai settori interessati.	Il tasso massimo di cofinanziamento applicabile ad azioni selezionate nell'ambito di programmi di lavoro transettoriali di cui all'articolo 10 è il tasso massimo di cofinanziamento più elevato applicabile ai settori interessati ***aumentato del 10 %. Le misure sostenute nel quadro del meccanismo di cui all'articolo 10, paragrafo 2, beneficiano del tasso di cofinanziamento corrispondente al settore principale, compresi i costi accessori.***

Motivazione

Le sinergie devono essere incoraggiate, anche sul piano finanziario. A fini di semplificazione, il meccanismo di cui all'articolo 10, paragrafo 2, deve beneficiare di un tasso di cofinanziamento unico.

Emendamento 24

Articolo 15, lettera a)

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Oltre ai criteri di cui all'articolo [186] del regolamento finanziario, si applicano i seguenti criteri di ammissibilità dei costi:	Oltre ai criteri di cui all'articolo [186] del regolamento finanziario, si applicano i seguenti criteri di ammissibilità dei costi:
a) solo le spese sostenute negli Stati membri possono essere considerate ammissibili, tranne nel caso in cui il progetto di interesse comune o transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile riguardi il territorio di uno o più paesi terzi di cui all'articolo 5 o all'articolo 11, paragrafo 4, del presente regolamento o si riferisca ad acque internazionali e l'azione sia indispensabile ai fini del conseguimento degli obiettivi del progetto;	a) solo le spese sostenute negli Stati membri possono essere considerate ammissibili, tranne nel caso in cui il progetto di interesse comune o transfrontaliero nel campo dell'energia rinnovabile riguardi il territorio di uno o più paesi terzi di cui all'articolo 5 o all'articolo 11, paragrafo 4, del presente regolamento o ***di una o più regioni ultraperiferiche, oppure*** si riferisca ad acque internazionali e l'azione sia indispensabile ai fini del conseguimento degli obiettivi del progetto;

Motivazione

Si propone di inserire nell'articolo 15, lettera a), un riferimento alla situazione particolare delle regioni ultraperiferiche.

Emendamento 25

Articolo 16, paragrafo 2

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
2. Le sovvenzioni di cui al paragrafo 1 ***possono essere*** utilizzate per il tramite di inviti mirati a presentare proposte.	2. Le sovvenzioni di cui al paragrafo 1 ***sono*** utilizzate ***in tutti gli inviti a presentare proposte e*** per il tramite di inviti mirati a presentare proposte ***e sono limitate al 10 % della dotazione complessiva del CEF***.

Motivazione

Le operazioni di finanziamento misto devono essere incoraggiate e devono essere possibili qualora un promotore di progetti desideri farvi ricorso. Tuttavia, la sovvenzione deve continuare a essere la prima soluzione di finanziamento del CEF.

Emendamento 26

Articolo 17, paragrafo 2, nuovo paragrafo 3

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
	3. I fondi recuperati a titolo del presente articolo sono riutilizzati nel quadro di altri programmi di lavoro del CEF e sono ripartiti tenendo conto della dotazione nazionale concordata.

Motivazione

I fondi assegnati al CEF dal QFP devono essere mantenuti all'interno del CEF. Una ripartizione dei finanziamenti che tenga conto della dotazione nazionale concordata costituisce un incentivo per gli Stati membri e per i promotori dei singoli progetti a non ostacolare inutilmente la decisione sul futuro del progetto per timore di perdere il sostegno finanziario. Inoltre, tale misura consente una distribuzione geografica più equilibrata delle risorse tra gli Stati membri dell'UE.

Emendamento 27

Articolo 19

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
1. Il programma è attuato mediante i programmi di lavoro di cui all'articolo 110 del regolamento finanziario. I programmi di lavoro stabiliscono, se del caso, l'importo globale destinato alle operazioni di finanziamento misto.	1. Il programma è attuato mediante i programmi di lavoro di cui all'articolo 110 del regolamento finanziario. I programmi di lavoro stabiliscono, se del caso, l'importo globale destinato alle operazioni di finanziamento misto.
2. La Commissione adotta i programmi di lavoro mediante un atto di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22 del presente regolamento.	2. ***La Commissione europea presenta un calendario indicativo dei programmi di lavoro nel quale sono specificate le dotazioni e le priorità di tali programmi per l'intera programmazione.***
	3. La Commissione adotta i programmi di lavoro mediante un atto di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22 del presente regolamento.

Motivazione

I fondi assegnati al CEF dal QFP devono essere mantenuti all'interno del CEF.

Emendamento 28

Articolo 23

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 del presente regolamento al fine di:	Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 del presente regolamento al fine di:
a) modificare la parte I dell'allegato, riguardante gli indicatori e di stabilire un quadro di sorveglianza e valutazione;	a) modificare la parte I dell'allegato, riguardante gli indicatori e di stabilire un quadro di sorveglianza e valutazione;
b) modificare la parte II dell'allegato, riguardante le percentuali indicative delle risorse di bilancio assegnate all'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, lettera a), punto i);	b) modificare la parte II dell'allegato, riguardante le percentuali indicative delle risorse di bilancio assegnate all'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, lettera a), punto i);
c) modificare la parte III dell'allegato, riguardante la definizione dei corridoi della rete centrale e le sezioni individuate in via preliminare, nonché le sezioni individuate in via preliminare sulla rete globale;	c) modificare la parte III dell'allegato, riguardante la definizione dei corridoi della rete centrale e le sezioni individuate in via preliminare, nonché le sezioni individuate in via preliminare sulla rete globale;
d) modificare la parte IV dell'allegato, riguardante l'individuazione di progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile;	d) modificare la parte IV dell'allegato, riguardante l'individuazione di progetti transfrontalieri nel campo dell'energia rinnovabile;

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
e) modificare la parte V dell'allegato, riguardante l'individuazione di progetti di interesse comune in materia di connettività digitale.	e) ***modificare le specifiche tecniche relative alle infrastrutture a duplice uso civile-militare stabilite dal Consiglio e definire o modificare l'elenco dei progetti prioritari di adeguamento al duplice uso civile-militare;***
	f) modificare la parte V dell'allegato, riguardante l'individuazione di progetti di interesse comune in materia di connettività digitale.

Proposta di regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014

COM(2018) 438 final — parte 2

Emendamento 29

Allegato, parte III, tabella 1

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Rete centrale, corridoio «Atlantico»	Rete centrale, corridoio «Atlantico»
Tratte	Tratte
Gijón — León — Valladolid	Gijón — León — ***Palencia*** — Valladolid
La Coruña — Vigo — Orense — León —	La Coruña — Vigo — Orense — ***Ponferrada*** — ***Astorga*** — León - ***Palencia*** — ***Venta de Baños***
Saragozza — Pamplona/Logroño — Bilbao	Saragozza — Pamplona/Logroño — Bilbao ***(Y basca)***
	Bordeaux — Dax — Vitoria/Gasteiz
	Bordeaux — Tolosa
Tenerife/Gran Canaria — Huelva/Sanlúcar de Barrameda — Siviglia — Córdoba	Tenerife/Gran Canaria — Huelva/Sanlúcar de Barrameda — Siviglia — Córdoba
Algeciras — Bobadilla — Madrid	Algeciras — Bobadilla — Madrid
Sines/Lisbona — Madrid — Valladolid	Sines/Lisbona — Madrid — Valladolid
Lisbona — Aveiro — Leixões/Porto — Fiume Douro	Lisbona — Aveiro — Leixões/Porto — Fiume Douro
Aveiro — Valladolid — Vitoria-Gasteiz — Bergara — Bilbao/Bordeaux — Tours — Parigi — Le Havre/Metz — Mannheim/Strasburgo	Aveiro — Valladolid — Vitoria-Gasteiz — Bergara — Bilbao/Bordeaux — Tours — Parigi — Le Havre/Metz — Mannheim/Strasburgo
	Shannon Foynes — Dublino — Cork — Le Havre — Rouen — Parigi
Saint-Nazaire — Nantes — Tours	***Dublino — Cork*** – Saint-Nazaire — Nantes — Tours

Motivazione

Il recesso del Regno Unito dall'Unione europea avrà numerosissime conseguenze, tra cui un impatto significativo sull'integrazione dell'Irlanda nella rete dei corridoi della rete centrale TEN-T, poiché essa dipende esclusivamente dai collegamenti attraverso il Regno Unito. Inoltre, i collegamenti marittimi verso i porti della rete centrale del corridoio «Atlantico» e determinati porti della rete globale dovrebbero essere inclusi nella carta dei corridoi. L'integrazione nei corridoi prioritari della rete centrale di un collegamento tra il corridoio «Mediterraneo» e il corridoio «Atlantico» può rafforzare i risultati socioeconomici di questi due corridoi consentendo uno sviluppo delle infrastrutture e un aumento del loro utilizzo. Tale integrazione consentirebbe altresì di collegare i porti del Mediterraneo e dell'Atlantico sull'asse Bordeaux-Tolosa-Narbonne. Questa proposta si inquadra inoltre nel Grande Progetto Sud-Ovest di sviluppo delle due linee ad alta velocità che condividono una stessa tratta che va da Bordeaux a Tolosa e da Bordeaux alla Spagna.

È altresì opportuno aggiungere alla tratta Saragozza-Pamplona la Y basca, dato che ciò consentirebbe di collegare i corridoi «Atlantico» e «Mediterraneo», dando accesso al porto di Bilbao. La Francia dovrebbe rilanciare il collegamento Bordeaux-Dax-Vitoria, sia per il trasporto passeggeri che per eliminare le strozzature nel trasporto merci (Irun-Hendaye, variante sull'asse di Bordeaux).

Infine, è necessario includere le possibili enclave e piattaforme logistiche di grande interesse strategico attuale o potenziale, situate in regioni periferiche che hanno ancora un forte bisogno di infrastrutture di base, al fine di migliorarne l'accessibilità e la connettività, in particolare con i porti.

Emendamento 30

Allegato, parte III, tabella 3

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Rete centrale, corridoio «Mediterraneo»	Rete centrale, corridoio «Mediterraneo»
Tratte	Tratte
Algeciras — Bobadilla — Madrid — Saragozza — Tarragona	Algeciras — Bobadilla — Madrid — Saragozza — ***Sagunto***/Tarragona
	Madrid — Albacete — Valencia
Siviglia — Bobadilla — Murcia	Siviglia — Bobadilla — ***Almería*** — Murcia
Cartagena — Murcia — Valencia — Tarragona/Palma di Maiorca — Barcellona	Cartagena — Murcia — Valencia — Tarragona/Palma di Maiorca — Barcellona
Tarragona — Barcellona — Perpignan — Marsiglia — Genova/Lione– Torino — Novara — Milano — Bologna/Verona — Padova — Venezia — Ravenna/Trieste/Capodistria — Lubiana — Budapest	Tarragona/***Palma di Maiorca*** — Barcellona — Perpignan — Marsiglia — Genova/Lione– Torino — Novara — Milano — Bologna/Verona — Padova — Venezia — Ravenna/Trieste/Capodistria — Lubiana — Budapest
	Alcúdia — Ciudadela — Tolone — Ajaccio — Bastia — Porto Torres — Cagliari — Palermo
	Tolosa — Narbonne
Lubiana/Fiume — Zagabria — Budapest — frontiera UA	Lubiana/Fiume — Zagabria — Budapest — frontiera UA

Motivazione

L'integrazione nei corridoi prioritari della rete centrale di un collegamento tra il corridoio «Mediterraneo» e il corridoio «Atlantico» può rafforzare i risultati socioeconomici di questi due corridoi consentendo uno sviluppo delle infrastrutture e un aumento del loro utilizzo. Tale integrazione consentirebbe altresì di collegare i porti del Mediterraneo e dell'Atlantico sull'asse Bordeaux-Tolosa-Narbonne.

Emendamento 31

Allegato, parte III, tabella 4

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Rete centrale, corridoio «Mare del Nord — Mediterraneo»	Rete centrale, corridoio «Mare del Nord — Mediterraneo»
Tratte	Tratte
Belfast — Dublino — Shannon Foynes/Cork	Belfast — Dublino — Shannon Foynes/Cork
	Dublino — Cork — Calais — Zeebruge — Anversa — Rotterdam
	Shannon Foynes — Dublino — Rosslare — Waterford — Cork — Brest — Roscoff — Cherbourg — Caen — Le Havre — Rouen — Parigi
Glasgow/Edimburgo — Liverpool/Manchester — Birmingham	Glasgow/Edimburgo — Liverpool/Manchester — Birmingham
Birmingham — Felixstowe/Londra/Southampton	Birmingham — Felixstowe/Londra/Southampton
Londra — Lilla — Bruxelles	Londra — Lilla — Bruxelles
Amsterdam — Rotterdam — Anversa — Bruxelles — Lussemburgo	Amsterdam — Rotterdam — Anversa — Bruxelles — Lussemburgo
Lussemburgo — Metz — Digione — Macon — Lione — Marsiglia	Lussemburgo — Metz — Digione — Macon — Lione — Marsiglia
Lussemburgo — Metz — Strasburgo — Basilea	Lussemburgo — Metz — Strasburgo — Basilea
Anversa/Zeebrugge — Gand — Dunkerque/Lilla — Parigi	Anversa/Zeebrugge — Gand — Dunkerque/Lilla — Parigi

Motivazione

Questo emendamento riprende la proposta della Commissione europea di modificare il regolamento CEF nel caso in cui il recesso del Regno Unito avvenga senza accordo, e vi integra i porti della rete globale e di quella centrale.

Emendamento 32

Allegato, parte III, tabella 9

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Rete centrale, corridoio «Scandinavia — Mediterraneo»	Rete centrale, corridoio «Scandinavia — Mediterraneo»
Tratte	Tratte
Frontiera RU — Hamina/Kotka — Helsinki — Turku/Naantali — Stoccolma — Örebro — Malmö	Frontiera RU — Hamina/Kotka — Helsinki — Turku/Naantali — Stoccolma — Örebro — Malmö
Narvik/Oulu — Luleå — Umeå — Stoccolma	Narvik/Oulu — Luleå — Umeå — ***Gävle*** — Stoccolma — ***Örebro***
	Stoccolma — Örebro — Oslo
Oslo — Göteborg — Malmö — Trelleborg	Oslo — Göteborg — Malmö — Trelleborg

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Malmö — Copenaghen — Fredericia — Aarhus — Aalborg — Hirtshals/Frederikshavn	Malmö — Copenaghen — Fredericia — Aarhus — Aalborg — Hirtshals/Frederikshavn
Copenaghen — Kolding/Lubecca — Amburgo — Hannover	Copenaghen — Kolding/Lubecca — Amburgo — Hannover
Bremerhaven — Brema — Hannover — Norimberga	Bremerhaven — Brema — Hannover — Norimberga
Rostock — Berlino — Lipsia — Monaco	Rostock — Berlino — Lipsia — Monaco
Norimberga — Monaco — Innsbruck — Verona — Bologna — Ancona/Firenze	Norimberga — Monaco — Innsbruck — Verona — Bologna — Ancona/Firenze
Livorno/La Spezia — Firenze — Roma — Napoli — Bari — Taranto — La Valletta	Livorno/La Spezia — Firenze — Roma — Napoli — Bari — Taranto — La Valletta

Emendamento 33

Allegato, parte III, punto 2 Sezioni individuate in via preliminare sulla rete globale

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Le sezioni transfrontaliere della rete globale di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera a), punto ii), del presente regolamento comprendono le seguenti sezioni:	Le sezioni transfrontaliere della rete globale di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera a), punto ii), del presente regolamento***, nonché i collegamenti ferroviari transfrontalieri esistenti e quelli mancanti alle frontiere interne dell'UE,*** comprendono le seguenti sezioni:

Motivazione

Questa aggiunta consente di includere i collegamenti tra i corridoi TEN che finora erano formalmente al di fuori della rete globale (ad esempio, i «collegamenti mancanti»).

Emendamento 34

Allegato — parte V

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
1. Connettività Gigabit per i volani socioeconomici	1. Connettività Gigabit per i volani socioeconomici
[…]	[…]
— alla connettività Gigabit per i centri di istruzione e ricerca, nel contesto degli sforzi per eliminare i divari digitali e innovare i sistemi di istruzione, per migliorare i risultati dell'apprendimento, accrescere l'equità e incrementare l'efficienza;	— alla connettività Gigabit per i centri di istruzione e ricerca, nel contesto degli sforzi per eliminare i divari digitali e innovare i sistemi di istruzione, per migliorare i risultati dell'apprendimento, accrescere l'equità e incrementare l'efficienza;
	— ***alla connettività Gigabit che assicuri sistemi di connettività a banda larga all'interno delle regioni ultraperiferiche e tra queste e lo Stato membro di appartenenza, in particolare mediante la posa di cavi sottomarini ridondanti;***

Motivazione

È importante assicurarsi che le azioni per lo sviluppo di infrastrutture di connettività digitale nelle regioni ultraperiferiche siano considerate prioritarie.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1316/2013 per quanto riguarda il recesso del Regno Unito dall'Unione

COM(2018) 568 final — parte 1

Emendamento 35

Considerando 6

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Al fine di evitare che il corridoio della rete centrale Mare del Nord — Mediterraneo venga separato in due parti distinte e non collegate e di garantire il collegamento dell'Irlanda all'Europa continentale, il corridoio della rete centrale Mare del Nord — Mediterraneo dovrebbe includere collegamenti marittimi tra i principali porti irlandesi e i principali porti del Belgio e dei Paesi Bassi.	

Motivazione

Alcuni porti francesi (Le Havre, Dunkerque e Calais) sono porti della rete centrale e fanno parte dei corridoi «Atlantico» e «Mare del Nord — Mediterraneo». Non vi è alcun motivo per escluderli.

Emendamento 36

Allegato

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del CdR
Nell'allegato I, parte I, punto 2 («Corridoi della rete centrale»), alla sezione «Mare del Nord — Mediterraneo», dopo la riga «Belfast — Baile Átha Cliath/Dublino — Corcaigh/Cork» ***è inserita la riga seguente***:	Nell'allegato I, parte I, punto 2 («Corridoi della rete centrale»), alla sezione «Mare del Nord — Mediterraneo», dopo la riga «Belfast — Baile Átha Cliath/Dublino — Corcaigh/Cork» ***sono inserite le righe seguenti***:
«Baile Átha Cliath/Dublino/Corcaigh/Cork — Zeebrugge/Anversa/Rotterdam».	«Baile Átha Cliath/Dublino/Corcaigh/Cork — ***Calais/Dunkerque*** – Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam.
	Shannon Foynes — Dublino — Rosslare — Waterford — Cork — Brest — Roscoff — Cherbourg — Caen — Le Havre — Rouen — Parigi».
	Nell'allegato I, parte I, punto 2 («Corridoi della rete centrale»), alla sezione «Atlantico», dopo la riga «Aveiro — Valladolid — Vitoria-Gasteiz — Bergara — Bilbao/Bordeaux — Tours — Parigi — Le Havre/Metz — Mannheim/Strasburgo» è inserita la riga seguente:
	«Shannon Foynes — Dublino — Cork — Le Havre — Rouen — Parigi».
	Nell'allegato I, parte I, punto 2 («Corridoi della rete centrale»), alla sezione «Atlantico», la riga «Saint-Nazaire — Nantes — Tours» è modificata come segue:
	«Dublino — Cork — Saint-Nazaire — Nantes — Tours».

Motivazione

Il recesso del Regno Unito dall'Unione europea avrà numerose conseguenze, tra cui un impatto significativo sull'integrazione dell'Irlanda nella rete dei corridoi della rete centrale TEN-T. Nella carta dei corridoi dovrebbero essere inclusi dei collegamenti marittimi verso i porti della rete centrale.

II. RACCOMANDAZIONI POLITICHE

IL COMITATO EUROPEO DELLE REGIONI

Raccomandazioni generali

1. ricorda che una politica europea in materia di infrastrutture sicure, moderne, sostenibili ed efficienti nel settore dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, sostenuta dalle reti transeuropee (TEN), è essenziale per accrescere la coesione economica, sociale e territoriale in tutte le regioni dell'Unione, incluse quelle periferiche, ultraperiferiche e insulari e quelle confrontate a sfide demografiche, contribuisce al buon funzionamento del mercato interno ed è necessaria per realizzare gli obiettivi di numerose altre politiche dell'Unione, in particolare la politica climatica e quella ambientale;

2. rileva che, fin dall'adozione — nel 2013 — del meccanismo per collegare l'Europa, alcune delle osservazioni formulate dal CdR in merito a tale strumento, in particolare nel parere 1531/2017 sul tema *Il futuro del Meccanismo per collegare l'Europa (CEF) — Trasporti*, adottato il 10 ottobre 2017, sono tuttora valide;

3. ritiene che occorra tenere conto con attenzione del punto di vista delle città e delle regioni, responsabili delle politiche di gestione e sviluppo della mobilità e dei trasporti pubblici nei rispettivi territori;

4. riconosce che la proposta della Commissione è conforme ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità. L'obiettivo principale della proposta è quello di realizzare la rete transeuropea di trasporto. A tal fine, l'Unione europea rappresenta il migliore livello di attuazione;

5. osserva che nel 2017 il 72 % dei cittadini europei risiedeva in un'area urbana. Per queste persone, l'accesso a mezzi di trasporto urbani sicuri, efficienti e sostenibili è una questione fondamentale. Il CEF può favorire la transizione e ridurre la congestione, l'inquinamento e gli incidenti stradali. Collegare meglio i diversi modi di trasporto e garantire agevoli spostamenti nelle aree urbane è essenziale per la realizzazione della rete centrale entro il 2030 e di quella globale entro il 2050. La priorità dovrebbe essere data alle iniziative per la multimodalità dei trasporti urbani;

6. sottolinea che l'Unione europea dispone di numerose infrastrutture di navigazione marittima e fluviale ormai obsolete, che devono essere modernizzate e sviluppate. Questi due modi di trasporto concorrono a risolvere il problema della congestione del traffico stradale e contribuiscono alla necessaria decarbonizzazione del settore;

7. riconosce che ai trasporti è imputabile quasi il 50 % delle emissioni di gas a effetto serra in Europa. Questo settore è il solo che, dal 1990 ad oggi, non sia riuscito a ridurre la sua produzione di tali emissioni. Le città e le regioni sono in prima linea nel far fronte agli effetti dei cambiamenti climatici, dell'inquinamento atmosferico e della congestione del traffico. È inoltre necessario adottare misure ambiziose e immediate per decarbonizzare il settore dei trasporti;

8. ricorda che il CEF deve essere adattato agli obiettivi ambiziosi che l'UE si è posta in termini di realizzazione delle infrastrutture di trasporto e in particolare che, ai sensi del regolamento TEN-T, la rete centrale va completata entro il 2030; e osserva che occorre monitorare attentamente i bisogni di ogni singola regione e adottare misure per garantire che ciascuna di esse sia in grado di tenere il passo con le innovazioni in materia di infrastrutture;

9. raccomanda di incoraggiare i progetti transfrontalieri favorendo, in particolare, il coinvolgimento dei GECT o il ricorso al meccanismo per eliminare gli ostacoli giuridici e amministrativi in ambito transfrontaliero proposto dalla Commissione europea per il periodo 2021-2027. In particolare, i GECT dovrebbero essere soggetti ammissibili a tutti gli inviti a presentare proposte di progetto nel quadro del CEF, fatte salve le competenze che sono loro assegnate;

10. accoglie con favore la proposta della Commissione europea volta a rinnovare e modificare il meccanismo per collegare l'Europa;

11. accoglie con favore il fatto che la proposta tenga conto delle caratteristiche specifiche delle regioni ultraperiferiche e della necessità di prevedere finanziamenti per il settore dei trasporti nel quadro del CEF; e reputa che tale sostegno debba estendersi anche ai settori energetico e digitale.

12. fa osservare che un finanziamento adeguato del CEF può creare nuovi posti di lavoro, sostenere la crescita e far diventare l'UE un leader mondiale nel campo della ricerca e dell'innovazione nonché della decarbonizzazione dell'economia;

13. esprime apprezzamento per gli sforzi a favore della semplificazione delle norme e delle procedure. Nessun promotore di progetti dovrebbe rinunciare a presentare una domanda di finanziamento;

14. prende atto della proposta della Commissione di introdurre un obiettivo di adeguamento delle infrastrutture della rete TEN-T per un duplice uso civile-militare; e al riguardo raccomanda di chiarire le regole di tale obiettivo e si rammarica del fatto che la proposta non sia illustrata in maggior dettaglio;

15. chiede che il CEF presti maggiore attenzione alla coesione sociale, economica e territoriale.

Bruxelles, 10 ottobre 2018

Il presidente
del Comitato europeo delle regioni

Karl-Heinz LAMBERTZ