Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►B REGOLAMENTO (UE) N. 1316/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

dell'11 dicembre 2013

che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►M1	Regolamento delegato (UE) n. 275/2014 della Commissione del 7 gennaio 2014	L 80	1	19.3.2014

▼B

REGOLAMENTO (UE) N. 1316/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

dell'11 dicembre 2013

che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione 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 ([3]),

considerando quanto segue:

(1) Al fine di pervenire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e stimolare la creazione di posti di lavoro, conformemente agli obiettivi della strategia Europa 2020, l'Unione ha bisogno di infrastrutture moderne e di elevata efficienza che contribuiscano all'interconnessione e all'integrazione dell'Unione e di tutte le sue regioni, nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. Tali interconnessioni dovrebbero agevolare il miglioramento della libera circolazione delle persone, dei beni, dei capitali e dei servizi. Le reti transeuropee dovrebbero favorire i collegamenti transfrontalieri, promuovere una maggiore coesione economica, sociale e territoriale e contribuire a un'economia sociale di mercato più competitiva e alla lotta contro il cambiamento climatico.

(2) La creazione del meccanismo per collegare l'Europa (MCE), istituito dal presente regolamento, mira ad accelerare gli investimenti nel campo delle reti transeuropee e a stimolare gli investimenti sia pubblici che privati, aumentando nel contempo la certezza del diritto, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica. L'MCE dovrebbe consentire di sfruttare al meglio le sinergie tra i settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia, rafforzando in tal modo l'efficacia dell'intervento dell'Unione e permettendo un'ottimizzazione dei costi di realizzazione.

([1]) GU C 143 del 22.5.2012, pag. 116.
([2]) GU C 277 del 13.9.2012, pag. 125.
([3]) Posizione del Parlamento europeo del 19 novembre 2013 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale)

▼B

(3) Secondo la Commissione il fabbisogno di investimenti per le reti transeuropee nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia è stimato pari a 970 000 milioni di EUR fino al 2020.

(4) Il presente regolamento determina, per l'attuazione dell'MCE per il periodo 2014-2020, una dotazione finanziaria di 33 242 259 000 EUR a prezzi correnti, che costituisce per il Parlamento europeo e il Consiglio il riferimento privilegiato nel corso della procedura annuale di bilancio, ai sensi del punto 17 dell'accordo interistituzionale del 2 dicembre 2013 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio, sulla cooperazione in materia di bilancio e sulla sana gestione finanziaria ([1]).

(5) Per ottimizzare l'uso dei fondi di bilancio assegnati all'MCE, la Commissione dovrebbe essere in grado, a seguito della valutazione intermedia dell'MCE, di proporre il trasferimento di stanziamenti tra i settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. Tale proposta dovrebbe essere soggetta alla procedura di bilancio annuale.

(6) L'importo di 11 305 500 000 EUR a prezzi correnti trasferito dal Fondo di coesione istituito con regolamento (UE) n. 1301/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]) dovrebbe essere usato per impegnare risorse di bilancio in strumenti finanziari ai sensi del presente regolamento solo dal 1º gennaio 2017.

(7) La creazione di reti infrastrutturali efficienti per i trasporti e l'energia è una delle dodici azioni chiave individuate dalla Commissione nella comunicazione del 13 aprile 2011, intitolata "L'Atto per il mercato unico – Dodici leve per stimolare la crescita e rafforzare la fiducia – Insieme per una nuova crescita.".

(8) La Commissione si è impegnata a integrare il cambiamento climatico nei programmi di spesa dell'Unione e a destinare almeno il 20 % del bilancio dell'Unione agli obiettivi connessi al clima. È importante garantire che nella preparazione, nello sviluppo e nella realizzazione di progetti di interesse comune siano promosse la mitigazione e l'adattamento al cambiamento climatico nonché la prevenzione e la gestione dei rischi. Gli investimenti infrastrutturali contemplati dal presente regolamento dovrebbero contribuire a promuovere il passaggio a un'economia e una società a basse emissioni di carbonio e capaci di reagire alle catastrofi e al cambiamento climatico, tenendo conto delle specificità delle regioni che presentano svantaggi naturali e demografici, in particolare le regioni ultraperiferiche e insulari. Nei settori dei trasporti e dell'energia in particolare, l'MCE dovrebbe contribuire agli obiettivi di decarbonizzazione dell'Unione medio e lungo termine.

([1]) GU C 420 del 20.12.2013, pag. 1.
([2]) Regolamento (UE) n. 1301/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 sul Fondo di coesione e che abroga il regolamento (CE) n. 1084/2006 del Consiglio (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 289).

▼B

(9) Nella risoluzione dell'8 giugno 2011, "Investire nel futuro: un nuovo quadro finanziario pluriennale ("QFP") per un'Europa competitiva, sostenibile e inclusiva", il Parlamento europeo ha sottolineato l'importanza di dare rapida attuazione all'agenda digitale dell'Unione e di proseguire gli sforzi al fine di raggiungere entro il 2020 gli obiettivi che prevedono la disponibilità di accesso ad Internet ad alta velocità per tutti i cittadini dell'Unione, anche nelle regioni meno sviluppate. ([1]) Il Parlamento europeo ha sottolineato che gli investimenti in un'infrastruttura di trasporto efficace hanno un'importanza cruciale onde consentire all'Europa di difendere la propria competitività e creare i presupposti per una crescita economica a lungo termine dopo la crisi, evidenziando altresì che la rete transeuropea dei trasporti ("TEN-T") è vitale per garantire il corretto funzionamento del mercato interno e assicurare un importante valore aggiunto a livello di Unione. Il Parlamento europeo ha altresì affermato di ritenere che la TEN-T debba pertanto costituire una priorità essenziale nel QFP e che nell'ambito di tale quadro sia necessario aumentare i fondi destinati alla TEN-T. Il Parlamento europeo ha inoltre posto l'accento sulla necessità di massimizzare l'impatto dei finanziamenti dell'Unione e sulle opportunità offerte dal Fondo di coesione e dai Fondi europei strutturali e di investimento e dagli strumenti finanziari per finanziare importanti progetti prioritari per l'Europa, sia nazionali che transnazionali, nel settore dell'infrastruttura energetica, sottolineando la necessità di prevedere, nel bilancio dell'Unione, stanziamenti cospicui per gli strumenti finanziari destinati a questo settore.

(10) Ai fini del finanziamento delle infrastrutture nelle regioni transfrontaliere nel contesto dello sviluppo complessivo delle reti è opportuno incoraggiare sinergie tra gli strumenti finanziari dell'MCE e altri fondi dell'Unione.

(11) Il 28 marzo 2011 la Commissione ha adottato il Libro bianco intitolato "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" ("Libro bianco"), che fissa l'obiettivo di una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal settore dei trasporti pari ad almeno il 60 % entro il 2050, rispetto ai livelli del 1990. Relativamente alle infrastrutture, il Libro bianco si prefigge di rendere pienamente operativa entro il 2030 in tutta l'Unione una "rete centrale" TEN-T multimodale. L'interoperabilità potrebbe essere promossa attraverso soluzioni innovative volte a migliorare la compatibilità tra i sistemi interessati. Il Libro bianco si pone inoltre l'obiettivo di ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, anche rafforzando l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico. Pertanto, esso fissa i seguenti obiettivi per la politica TEN-T: entro il 2030 il 30 % del trasporto merci su strada con percorrenze superiori a 300 km dovrebbe essere trasferito verso altri modi di trasporto, ed entro il 2050 questa percentuale dovrebbe superare il 50 %; la lunghezza della rete ferroviaria ad alta velocità esistente dovrebbe essere triplicata entro il 2030 e la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia entro il 2050; entro il 2050 tutti gli aeroporti della rete centrale dovrebbero essere collegati alla rete ferroviaria e tutti i porti marittimi dovrebbero essere collegati alla rete transeuropea ferroviaria e, ove possibile, alle vie navigabili interne.

([1]) GU C 380 E dell'11.12.2012, pag. 89.

▼B

(12) Nella risoluzione del 6 luglio 2010 su un futuro sostenibile per i trasporti ([1]), il Parlamento europeo ha sottolineato che una politica dei trasporti efficiente richiede un quadro finanziario che sia appropriato alle sfide nascenti e che, perciò, è opportuno aumentare la dotazione finanziaria attuale per il trasporto e la mobilità; ha ritenuto inoltre necessario istituire un meccanismo per coordinare e ottimizzare l'utilizzo di varie fonti di finanziamento per i trasporti e di tutti gli altri mezzi e meccanismi finanziari disponibili a livello dell'Unione.

(13) Nelle sue conclusioni dell'11 giugno 2009 sulla revisione della politica in materia di TEN-T, il Consiglio ha ribadito l'esigenza di continuare a investire nelle infrastrutture di trasporto per assicurare un adeguato sviluppo della TEN-T in tutti i modi trasporto quale fondamento del mercato interno e della competitività, della coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione e della sua connessione a paesi vicini, evidenziando il valore aggiunto europeo da esse derivante. Il Consiglio ha altresì rilevato l'esigenza che la Comunità metta a disposizione le risorse finanziarie necessarie per incentivare gli investimenti in progetti TEN-T e, in particolare, l'esigenza di conciliare un adeguato sostegno finanziario del bilancio TEN-T a favore dei progetti prioritari che interessano tratte transfrontaliere pertinenti e la cui attuazione si estenderà oltre il 2013, nel rispetto dei vincoli istituzionali del quadro di programmazione finanziaria. A parere del Consiglio, si dovrebbero sviluppare e sostenere ulteriormente, ove opportuno in questo contesto, gli approcci basati su partenariati pubblico-privati.

(14) Sulla base degli obiettivi fissati dal Libro bianco, gli orientamenti per la TEN-T stabiliti nel regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]) identificano le infrastrutture della TEN-T, precisano i requisiti che devono essere soddisfatti da tali infrastrutture e prevedono misure per la loro realizzazione. Tali orientamenti prevedono in particolare il completamento della rete centrale entro il 2030 attraverso la creazione di nuove infrastrutture, nonché l'adeguamento e il ripristino sostanziali di quelle esistenti.

(15) Sulla base dell'analisi dei piani degli Stati membri riguardanti le infrastrutture di trasporto, la Commissione stima in 500 000 milioni di EUR il fabbisogno di investimenti per la rete TEN-T nel suo complesso nel periodo 2014-2020; di questi si stima che 250 000 milioni di EUR dovranno essere investiti nella rete centrale della TEN-T.

(16) L'allineamento geografico dei corridoi ferroviari merci di cui al regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]) con i corridoi della rete centrale di cui alla parte I dell'allegato I del presente regolamento dovrebbe essere assicurato, se del caso, tenendo conto degli obiettivi dei rispettivi strumenti, al fine di ridurre gli oneri amministrativi e razionalizzare

([1]) GU C 315 E del 2.12.2011, pag. 13.

([2]) Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (Cfr. pag. 1 della presente Gazzetta ufficiale).

([3]) Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22).

▼B

lo sviluppo e l'uso dell'infrastruttura ferroviaria. I corridoi ferroviari merci dovrebbero essere soggetti soltanto alle disposizioni del regolamento (UE) n. 913/2010, incluse le modifiche del loro allineamento.

(17) Nel quadro della revisione della politica in materia di TEN-T, avviata nel febbraio 2009, è stato istituito uno specifico gruppo di esperti incaricato di coadiuvare la Commissione e di esaminare la strategia di finanziamento e le prospettive finanziarie per la TEN-T. Il gruppo di esperti n. 5 ha raccolto l'esperienza di esperti esterni provenienti da diversi campi: gestori di infrastrutture, responsabili della pianificazione di infrastrutture, rappresentanti nazionali, regionali e locali, esperti ambientali, esperti del mondo accademico ed esponenti del settore privato. La relazione finale del gruppo di esperti n. 5 ([1]), adottata nel luglio 2010, contiene 40 raccomandazioni, alcune delle quali sono state prese in considerazione nel presente regolamento. Tale relazione raccomanda tra l'altro che la Commissione fornisca un quadro di riferimento standard per combinare sovvenzioni dell'Unione e con partenariati pubblico-privati TENT-T ("PPP"), contemplando sia fondi di coesione che risorse del bilancio TEN-T.

(18) L'esperienza acquisita nell'applicazione dell'attuale quadro finanziario indica che alcuni Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione stanno incontrando seri ostacoli nel realizzare entro i tempi stabiliti, progetti complessi riguardanti infrastrutture di trasporto transnazionali a elevato valore aggiunto per l'Unione, nonché nel garantire un utilizzo efficiente dei fondi europei. Per migliorare il completamento dei progetti nel settore dei trasporti, in particolare quelli transnazionali, a elevato valore aggiunto per l'Unione, è opportuno destinare una parte della dotazione del Fondo di coesione prevista nell'MCE (11 305 500 000 EUR) per il finanziamento di progetti riguardanti la rete centrale di trasporto o le priorità orizzontali negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione nell'ambito dell'MCE. In una fase iniziale la selezione dei progetti ammissibili al finanziamento dovrebbe rispettare le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione. È opportuno che la Commissione coadiuvi gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione nei loro sforzi volti a sviluppare un adeguato portafoglio di progetti, in particolare rafforzando la capacità istituzionale delle amministrazioni pubbliche interessate e pubblicando ulteriori inviti a presentare proposte, garantendo nel contempo un processo trasparente di selezione dei progetti.

(19) L'importo di 11 305 500 000 EUR trasferito dal Fondo di coesione, che potrà essere speso esclusivamente negli Stati membri ammissibili ai fondi di coesione, non dovrebbe essere usato per finanziare azioni volte a realizzare sinergie tra i settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia che contribuiscono a progetti di interesse comune selezionati nell'ambito di bandi multi-settoriali.

(20) Capacità istituzionali e amministrative sono presupposti fondamentali per l'efficace realizzazione degli obiettivi dell'MCE. È opportuno che la Commissione offra, per quanto possibile, mezzi di sostegno adeguati per consentire la definizione e l'attuazione dei progetti nello Stato membro interessato.

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

▼B

(21) Nella comunicazione del 17 novembre 2010 intitolata "Priorità per le infrastrutture energetiche per il 2020 e oltre – Piano per una rete energetica integrata", la Commissione ha individuato i corridoi prioritari necessari affinché l'Unione possa conseguire entro il 2020 gli ambiziosi obiettivi che si è data in materia di energia e clima per il completamento del mercato interno dell'energia, la sicurezza dell'approvvigionamento, l'integrazione delle fonti rinnovabili di energia e la preparazione delle reti in vista dell'ulteriore decarbonizzazione del sistema energetico dopo il 2020.

(22) Per conseguire in maniera economicamente efficiente gli obiettivi che l'Unione si è data nell'ambito della politica energetica e per il clima, ossia competitività, sostenibilità e sicurezza dell'approvvigionamento, sono necessari investimenti ingenti per ammodernare e ampliare le infrastrutture energetiche dell'Europa e per collegare tra loro le varie reti al di là delle frontiere ed eliminare l'isolamento energetico degli Stati membri. Secondo la Commissione il fabbisogno di investimenti per l'infrastruttura di trasporto da oggi al 2020 è stimato in 1 000 000 milioni di EUR, di cui circa 200 000 milioni di EUR per infrastrutture considerate di rilevanza europea, destinate alla trasmissione e allo stoccaggio di elettricità e gas. Secondo il documento di lavoro della Commissione intitolato "Esigenze di investimento in strutture energetiche e requisiti finanziari" presentato al Consiglio, tra i progetti di rilevanza europea, investimenti per un valore di circa 100 miliardi di EUR rischiano di non andare a buon fine a causa di ostacoli legati alle autorizzazioni, alle normative e al finanziamento.

(23) La necessità urgente di realizzare le infrastrutture energetiche del futuro e il considerevole aumento dei volumi di investimento rispetto alle tendenze del passato impongono una svolta nelle modalità con cui si realizza il sostegno alle infrastrutture a livello dell'Unione. Nelle conclusioni del 28 febbraio 2011 il Consiglio ha confermato che i corridoi energetici sono prioritari per l'Europa.

(24) Per quanto riguarda il settore energetico, il Consiglio europeo del 4 febbraio 2011 ha chiesto alla Commissione di semplificare e migliorare le procedure di autorizzazione e di promuovere un quadro normativo che possa attrarre gli investimenti. Ha sottolineato che la maggior parte degli investimenti dovrà venire dal mercato e che i costi saranno recuperati attraverso l'imposizione di tariffe, riconoscendo tuttavia che per alcuni progetti, giustificati sotto il profilo della sicurezza dell'approvvigionamento o per fini connessi alla solidarietà ma non in grado di attrarre finanziamenti dal mercato, è necessario l'intervento della finanza pubblica. Ha altresì sottolineato la necessità di modernizzare e ampliare le infrastrutture energetiche dell'Europa e di interconnettere le reti attraverso le frontiere, al fine di rendere operativa la solidarietà tra gli Stati membri, garantire rotte di approvvigionamento o di transito e fonti di energia alternative nonché sviluppare fonti energetiche rinnovabili in competizione con quelle tradizionali. Ha ribadito che il mercato interno dell'energia dovrebbe essere completato entro il 2014 affinché il gas e l'elettricità possano circolare liberamente e che dopo il 2015 nessuno Stato membro dovrebbe rimanere isolato dalle reti elettriche e del gas europee o vedere minacciata la sua sicurezza energetica per mancanza di connessioni adeguate. I primi due programmi di lavoro adottati

▼B

a norma del presente regolamento dovrebbero accordare la priorità a progetti di comune interesse - e alle relative azioni - finalizzati all'eliminazione dell'isolamento energetico e delle strozzature nel settore dell'energia, nella prospettiva del completamento del mercato interno dell'energia.

(25) Il regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) individua le priorità per l'infrastruttura energetica transeuropea che devono essere realizzate entro il 2020 per conseguire gli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di energia e clima, stabilisce criteri per l'individuazione dei progetti di interesse comune necessari per la realizzazione di tali priorità e identifica misure nel campo della concessione di autorizzazioni, del coinvolgimento pubblico e della regolamentazione finalizzate ad accelerare e/o agevolare la realizzazione di tali progetti, tra cui criteri riguardanti l'ammissibilità generale dei progetti stessi all'assistenza finanziaria dell'Unione.

(26) Le infrastrutture per le telecomunicazioni sono sempre più basate su Internet e si osserva un effetto catalizzatore delle reti a banda larga sull'utilizzo dei servizi digitali per un'intera gamma di attività nella società. Internet sta diventando lo strumento principale per le comunicazioni, l'attività delle imprese, la fornitura di servizi pubblici e privati e la coesione sociale e culturale. Inoltre, il "cloud computing" e il "software-as-a-service" si stanno ormai affermando come nuovi paradigmi dell'informatica. Ai fini della crescita economica e del mercato unico è pertanto essenziale disporre di un accesso universale a Internet veloce e di servizi digitali innovativi a livello transeuropeo.

(27) Le moderne reti Internet veloci sono un'infrastruttura cruciale per il futuro in termini di connettività per le imprese europee, in particolare per le piccole e medie imprese ("PMI") che vogliono utilizzare il cloud computing per migliorare il rapporto costi/efficienza. Per evitare una duplicazione delle infrastrutture, prevenire il dirottamento degli investimenti privati e potenziare ulteriormente le capacità nella prospettiva di creare nuove opportunità di investimento e promuovere l'attuazione di misure atte a ridurre i costi, è opportuno intervenire migliorando il coordinamento del sostegno dell'Unione a favore della banda larga a titolo dell'MCE e delle varie altre fonti disponibili, anche attraverso piani nazionali per la banda larga.

(28) La strategia Europa 2020 raccomanda l'attuazione dell'agenda digitale europea, che crea un quadro normativo stabile per stimolare gli investimenti destinati a infrastrutture Internet ad alta velocità aperte e competitive, nonché ai servizi correlati. È opportuno puntare a garantire che l'Europa disponga della banda larga più veloce al mondo entro il 2020 sulla base delle tecnologie di punta.

([1]) Regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013, sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee e che abroga la decisione n. 1364/2006/CE e che modifica i regolamenti (CE) n. 713/2009, (CE) n. 714/2009 e (CE) n. 715/2009 (GU L 115 del 25.4.2013, pag. 39).

▼B

(29) Il 31 maggio 2010 il Consiglio ha concluso che l'Unione dovrebbe investire le risorse necessarie per lo sviluppo di un mercato unico digitale basato su Internet veloce e superveloce e su applicazioni interoperabili; ha riconosciuto inoltre che investimenti efficienti e competitivi nelle reti a banda larga di prossima generazione saranno necessari per l'innovazione, la scelta offerta ai consumatori e la competitività dell'Unione e potranno assicurare una migliore qualità della vita grazie a un'assistenza sanitaria migliore, trasporti più sicuri, nuove possibilità di comunicazione e un accesso più agevole a beni, servizi e conoscenze, in particolare attraverso le frontiere.

(30) Il settore privato dovrebbe svolgere un ruolo di primo piano per quanto riguarda la diffusione e la modernizzazione delle reti a banda larga, grazie al sostegno di un quadro regolamentare competitivo e propizio agli investimenti. Qualora gli investimenti privati risultassero insufficienti, gli Stati membri dovrebbero compiere gli sforzi necessari per conseguire gli obiettivi dell'Agenda digitale europea. È opportuno che l'assistenza finanziaria pubblica alla banda larga sia circoscritta agli strumenti finanziari per i programmi o alle iniziative inerenti a progetti che non possono essere finanziati dal solo settore privato, previa conferma di una valutazione ex ante volta a individuare le imperfezioni del mercato o le situazioni di investimento non ottimali.

(31) Pertanto, è essenziale incentivare la diffusione di reti a banda larga veloci e ultraveloci in tutta l'Unione, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica, e agevolare lo sviluppo e la diffusione di servizi digitali a livello transeuropeo. Gli investimenti pubblici attraverso strumenti finanziari nelle reti a banda larga veloci e ultraveloci non devono determinare distorsioni del mercato né costituire un disincentivo per gli investitori. Essi dovrebbero essere utilizzati per attrarre investimenti privati e solo ove manchi un interesse commerciale a investire.

(32) Per accrescere l'efficienza e l'impatto dell'assistenza finanziaria dell'Unione, per stimolare gli investimenti privati e per rispondere ai requisiti specifici dei singoli progetti sono necessari diversi metodi di realizzazione, che richiedono una differenziazione nei tassi di finanziamento e negli strumenti finanziari.

(33) Un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore delle infrastrutture di telecomunicazione è destinato a definire i criteri in base ai quali progetti di interesse comune possono essere sostenuti finanziariamente a norma del presente regolamento.

(34) Orizzonte 2020, il programma quadro per la ricerca e l'innovazione ([1]), porrà l'accento tra l'altro sulla necessità di affrontare le sfide sociali (ad esempio attraverso trasporti intelligenti, ecosostenibili, accessibili e integrati; energia sicura, pulita ed efficiente; sanità, amministrazione e sviluppo sostenibile basati sulle tecnologie dell'informazione e della comunicazione) per rispondere

([1]) Regolamento (UE) n. 1291/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 11 dicembre 2013, che istituisce il programma quadro di ricerca e innovazione (2014-2020) - Orizzonte 2020 e abroga la decisione 1982/2006/CE (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 104).

▼B

direttamente alle sfide individuate nella strategia Europa 2020, sostenendo attività che rappresentano l'intero spettro, dalla ricerca al mercato. Orizzonte 2020 fornirà sostegno in tutti gli anelli della catena dell'innovazione, specialmente alle attività più prossime al mercato, anche con il ricorso a strumenti finanziari innovativi. Con l'obiettivo di rendere più incisivi i finanziamenti dell'Unione e nell'intento di assicurare coerenza, l'MCE svilupperà strette sinergie con Orizzonte 2020.

(35) Nella comunicazione del 20 luglio 2010 intitolata "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale", la Commissione ha stabilito un quadro per le azioni politiche a favore delle infrastrutture sicure quale elemento chiave per dimezzare il numero delle vittime della strada entro il 2020. È pertanto opportuno che l'MCE garantisca che le richieste di finanziamenti dell'Unione rispettino i requisiti, le raccomandazioni e gli obiettivi di sicurezza stabiliti nel pertinente diritto dell'Unione in materia di sicurezza stradale. È opportuno che l'efficienza dell'MCE sia valutata tenendo conto della riduzione del numero di vittime sulla rete stradale nell'Unione.

(36) L'Unione e la maggior parte degli Stati membri sono firmatari della convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità; gli Stati membri rimanenti hanno già avviato le procedure di ratifica. Nella prospettiva della realizzazione dei progetti, è importante che nelle specifiche degli stessi si tenga conto dell'accessibilità per le persone con disabilità, menzionata in tale convenzione.

(37) Sebbene gli investimenti nell'ambito della strategia Europa 2020 possano essere assicurati in gran parte dal mercato e mediante provvedimenti di regolamentazione, le effettive necessità del finanziamento possono richiedere azioni pubbliche e il sostegno dell'Unione sotto forma di sovvenzioni e strumenti finanziari innovativi.

(38) Per ottimizzare l'uso del bilancio dell'Unione, le sovvenzioni dovrebbero essere riservate ai progetti che ricevono un finanziamento insufficiente dal settore privato.

(39) I progetti ferroviari non dovrebbero essere esclusi dalle sovvenzioni a norma del presente regolamento perché generano entrate da canoni obbligatori ai sensi della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

(40) Le misure fiscali in molti Stati membri indurranno o hanno già indotto le amministrazioni pubbliche a riconsiderare i programmi di investimenti infrastrutturali. In questo contesto i PPP sono stati considerati un sistema efficace per realizzare i progetti infrastrutturali garantendo il conseguimento di obiettivi strategici quali la lotta al cambiamento climatico, la promozione delle fonti di energia alternative e dell'uso efficiente dell'energia e delle risorse,

([1]) Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

▼B

il sostegno a trasporti sostenibili e la diffusioni delle reti a banda larga. Nella comunicazione del 19 novembre 2009, intitolata "Mobilitare gli investimenti pubblici e privati per la ripresa e i cambiamenti strutturali a lungo termine: sviluppare i partenariati pubblico-privato", la Commissione si è impegnata a migliorare l'accesso dei PPP ai finanziamenti ampliando l'ambito di applicazione degli strumenti finanziari esistenti.

(41) Nella comunicazione del 19 ottobre 2010 intitolata "Revisione del bilancio dell'Unione europea", la Commissione ha evidenziato che per i progetti con un potenziale commerciale di lungo termine la norma dovrebbe essere l'utilizzo di fondi dell'Unione combinato con interventi finanziari da parte del settore finanziario e bancario, in particolare attraverso collaborazioni con la Banca europea per gli investimenti e le istituzioni finanziarie pubbliche degli Stati membri, ma anche con altre istituzioni finanziarie internazionali e con il settore finanziario privato, incluso a livello nazionale e regionale.

(42) Gli strumenti finanziari dovrebbero essere utilizzati per affrontare specifiche necessità di mercato, per azioni che presentino un chiaro valore aggiunto per l'Unione e che siano coerenti con gli obiettivi dell'MCE, e non dovrebbero escludere i finanziamenti privati. Dovrebbero migliorare l'effetto leva della spesa a titolo del bilancio dell'Unione e ottenere un effetto moltiplicatore superiore quando si tratta di attirare finanziamenti del settore privato. Ciò è di particolare rilevanza nel contesto delle difficoltà di accesso al credito, dei vincoli alle finanze pubbliche e in considerazione della necessità di sostenere la ripresa dell'economia europea. Prima di decidere l'uso di strumenti finanziari, la Commissione dovrebbe eseguire una valutazione ex ante dello strumento interessato, quale prevista dal regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

(43) Nella strategia Europa 2020, la Commissione si è impegnata a mobilitare gli strumenti finanziari dell'Unione nell'ambito di una strategia di finanziamento coerente, che metta insieme i fondi privati e pubblici, dell'Unione e nazionali, per le infrastrutture. La motivazione di questa scelta risiede nel fatto che gli strumenti finanziari permettono in molti casi di affrontare meglio, rispetto alle sovvenzioni, situazioni di investimento non ottimali e imperfezioni del mercato.

(44) L'MCE dovrebbe prevedere strumenti finanziari per promuovere una forte partecipazione agli investimenti infrastrutturali da parte degli investitori privati e delle istituzioni finanziarie. Per risultare sufficientemente attraenti per il settore privato, gli strumenti finanziari dovrebbero essere concepiti e attuati tenendo nella dovuta considerazione la semplificazione e la riduzione dell'onere amministrativo, ma dovrebbero essere inoltre in grado di rispondere in maniera elastica alle esigenze di finanziamento individuate. Nel concepire tali strumenti è opportuno tenere conto dell'esperienza acquisita nell'applicazione degli strumenti finanziari del quadro finanziario pluriennale 2007-2013, quali ad esempio lo strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della TEN-T (LGTT), il meccanismo di finanziamento con ripartizione dei rischi (RSFF), il fondo europeo 2020 per l'energia, il cambiamento climatico e l'infrastruttura ("fondo Marguerite") e l'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti.

([1]) Regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione e che abroga il regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2012 (GU L 298 del 26.10.2012, pag. 1).

▼B

(45) Dovrebbe essere valutato il potenziale degli strumenti finanziari innovativi, ad esempio le obbligazioni per il finanziamento di progetti, per sostenere il finanziamento delle infrastrutture di trasporto con un valore aggiunto europeo, in linea con i risultati delle valutazioni ex ante e altre valutazioni collegate, in particolare la valutazione indipendente dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti nel 2015.

(46) Per ottimizzare l'uso dei fondi di bilancio assegnati all'MCE, la Commissione dovrebbe assicurare la continuità di tutti gli strumenti finanziari istituiti ai sensi del regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) e dello strumento di condivisione del rischio relativo alle obbligazioni per il finanziamento di progetti istituiti ai sensi della decisione n. 1639/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]) con i relativi successivi strumenti finanziari di debito e di capitale ai sensi del presente regolamento, sulla base di una valutazione ex ante, quale prevista dal regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

(47) Nella scelta della forma di assistenza finanziaria più efficace è opportuno tenere nella dovuta considerazione le caratteristiche specifiche, a livello di settore e di progetto, dei progetti ammissibili. Per consentire l'impiego più efficiente del bilancio dell'Unione e potenziare l'effetto moltiplicatore dell'assistenza finanziaria dell'Unione, per quanto riguarda il settore dell'energia, la Commissione dovrebbe adoperarsi, per quanto possibile e in base alla penetrazione del mercato, al fine di dare priorità all'uso degli strumenti finanziari ogni qualvolta opportuno, rispettando nel contempo il massimale per l'uso degli strumenti stessi in conformità del presente regolamento. I promotori dei progetti energetici dovrebbero essere incoraggiati a valutare la possibilità di usare strumenti finanziari prima di chiedere sovvenzioni per i lavori. Al riguardo la Commissione dovrebbe fornire un sostegno appropriato per ottimizzare la diffusione degli strumenti finanziari.

(48) I progetti di interesse comune nei settori dell'elettricità, del gas e dell'anidride carbonica dovrebbero essere ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione, sotto forma di sovvenzioni o strumenti finanziari innovativi, per studi e, in determinate condizioni, lavori. Ciò assicurerà l'erogazione di un sostegno personalizzato ai progetti di interesse comune, che non sono validi nell'ambito del quadro normativo vigente e delle condizioni di mercato esistenti. Nel settore dell'energia è importante evitare qualsiasi distorsione della concorrenza, in particolare fra progetti che contribuiscano alla realizzazione dello stesso corridoio prioritario dell'Unione. Tale assistenza finanziaria dovrebbe garantire le sinergie necessarie con i fondi europei strutturali e d'investimento che finanzieranno le reti intelligenti di distribuzione dell'energia di importanza locale o regionale. Agli investimenti in progetti di interesse comune si applica una logica in tre fasi. In primo luogo, è opportuno che il mercato abbia la priorità degli investimenti. In secondo luogo, se gli investimenti non sono realizzati dal mercato, è opportuno prevedere soluzioni regolamentari, se necessario adeguando il pertinente quadro regolamentare e garantendone

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

([2]) Decisione n. 1639/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 2006, che istituisce un programma quadro per la competitività e l'innovazione (2007-2013) (GU L 310 del 9.11.2006, pag. 15).

▼B

una corretta applicazione. In terzo luogo, se le prime due fasi non sono sufficienti a garantire gli investimenti necessari nei progetti di interesse comune, potrebbe essere concessa l'assistenza finanziaria dell'Unione qualora il progetto di interesse comune soddisfi i criteri di ammissibilità applicabili.

(49) Ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (UE) n. 347/2013, tutti i progetti di interesse comune che rientrino nelle categorie di cui all'allegato II, punti 1, 2 e 4 del medesimo regolamento, sono ammissibili all'assistenza finanziaria dell'Unione sotto forma di sovvenzioni per studi e strumenti finanziari. Le sovvenzioni per lavori possono essere usate per azioni che contribuiscano ai progetti di interesse comune che, conformemente all'articolo 14 del regolamento (UE) n. 347/2013, mostrino di possedere in particolare esternalità positive notevoli e di non essere commercialmente sostenibili, conformemente al piano aziendale del progetto e ad altre valutazioni svolte in particolare da potenziali investitori o creditori o dalle autorità nazionali di regolamentazione.

(50) Al fine di garantire la diversificazione settoriale dei beneficiari degli strumenti finanziari, favorire una graduale diversificazione geografica fra gli Stati membri e con particolare riguardo agli Stati membri ammissibili al sostegno del Fondo di coesione, la Commissione, agendo in collaborazione con la Banca europea per gli investimenti attraverso iniziative congiunte quali il Centro europeo di consulenza per i partenariati pubblico-privato (EPEC) e l'Assistenza congiunta ai progetti nelle regioni europee (Jaspers), dovrebbe fornire assistenza agli Stati membri nello sviluppo di un portafoglio adeguato di progetti da valutare a fini di finanza di progetto ("project financing").

(51) Gli strumenti finanziari nell'ambito del presente regolamento dovrebbero rispettare le norme stabilite nel titolo VIII del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 e nel regolamento delegato (UE) n. 1268/2012 della Commissione [1] e dovrebbero altresì rispecchiare le migliori prassi applicabili agli strumenti finanziari.

(52) Per quanto riguarda i criteri di applicazione degli strumenti finanziari, potrebbe essere necessario introdurre requisiti supplementari nei programmi di lavoro, ad esempio per garantire mercati competitivi nella prospettiva dello sviluppo delle politiche dell'Unione, degli sviluppi tecnologici e di altri fattori che potrebbero diventare rilevanti.

(53) La programmazione pluriennale per il sostegno fornito nell'ambito dell'MCE dovrebbe essere diretta a sostenere le priorità dell'Unione garantendo la disponibilità delle risorse finanziarie necessarie, nonché la coerenza, la trasparenza e la continuità dell'azione comune di Unione europea e Stati membri. Per le proposte presentate successivamente all'attuazione del primo programma di lavoro pluriennale nel settore dei trasporti, l'ammissibilità dei costi dovrebbe decorrere dal 1° gennaio 2014 in modo da garantire la continuità dei progetti giù contemplati dal regolamento (CE) n. 680/2007.

[1] Regolamento delegato (UE) n. 1268/2012 della Commissione, del 29 ottobre 2012, recante le modalità di applicazione del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione (GU L 362 del 31.12.2012, pag. 1).

▼B

(54) Poiché la realizzazione di taluni progetti infrastrutturali richiede stanziamenti cospicui, dovrebbe essere possibile, per alcune azioni, dividere in rate annuali gli impegni di bilancio relativi all'assistenza finanziaria.

(55) Viste le risorse disponibili a livello dell'Unione, al fine di ottenere l'impatto desiderato è necessario concentrarsi sui progetti a più alto valore aggiunto per l'Unione. Il sostegno dovrebbe pertanto incentrarsi sulla rete centrale e sui progetti di interesse comune nel campo dei sistemi di gestione del traffico, in particolare i sistemi di gestione del traffico aereo che hanno origine dal sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (sistema SESAR), per i quali occorrono risorse di bilancio dell'Unione pari a circa 3 000 milioni di EUR, nonché il sistema di trasporto intelligente (STI), il sistema di informazione e gestione del traffico marittimo (VTMIS), i servizi d'informazione fluviale (RIS) e il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). Nel settore dell'energia l'assistenza finanziaria dovrebbe mirare a completare il mercato interno dell'energia, garantire la sicurezza dell'approvvigionamento, promuovere la sostenibilità tra l'altro assicurando la trasmissione di energia elettrica rinnovabile dai luoghi di produzione ai centri di consumo e siti di stoccaggio, nonché ad attrarre gli investimenti pubblici e privati. Nel settore delle telecomunicazioni l'assistenza finanziaria dovrebbe incentrarsi principalmente sui progetti volti a generare domanda di banda larga, tra cui la costruzione di un'infrastruttura di servizi digitali europei, che a sua volta dovrebbe stimolare investimenti nella diffusione delle reti a banda larga.

(56) Nel settore energetico il bilancio previsto dovrebbe essere in via prioritaria assegnato sotto forma di strumenti finanziari, in base all'accoglimento da parte del mercato. Nel settore delle telecomunicazioni, i progetti di interesse comune dovrebbero essere ammissibili a un sostegno finanziario dell'Unione sotto forma di sovvenzioni e di appalti per piattaforme di servizi centrali, servizi generici e azioni orizzontali. Le azioni nel settore della diffusione della banda larga, tra cui azioni che generano la domanda di banda larga, dovrebbero poter beneficiare di un sostegno finanziario dell'Unione sotto forma di strumenti finanziari.

(57) Secondo l'analisi condotta nella valutazione d'impatto per il regolamento (UE) n. 347/2013, il numero dei progetti di interesse comune che contribuiscono in misura maggiore all'attuazione delle aree e dei corridoi prioritari per le infrastrutture energetiche strategiche è stimato a circa 100 nel settore dell'elettricità e 50 nel settore del gas. Inoltre, sulla base di previsioni che indicano la prevalenza dell'elettricità nel sistema energetico in Europa nei prossimi due decenni, si stima che l'assistenza finanziaria ai progetti di interesse comune nel settore dell'elettricità assorba la maggior parte della dotazione per l'energia nell'ambito dell'MCE. Pur rilevando che tali stime potranno subire variazioni quando si renderanno disponibili maggiori informazioni e tenuto conto della necessità di assicurare l'osservanza delle disposizioni del regolamento (UE) n. 347/2013, la Commissione dovrebbe tenere nella dovuta considerazione i progetti nel settore dell'elettricità, allo scopo di mettere a disposizione la maggior parte dell'assistenza

▼B

finanziaria per tali progetti nel periodo dal 2014 al 2020, in base all'accettazione da parte del mercato, alla qualità e alla scadenza delle azioni proposte e ai relativi requisiti finanziari. Tale scopo non pregiudica l'eventuale riassegnazione dei finanziamenti disponibili per i progetti energetici.

(58) Valutazioni intermedie ed ex post dovrebbero essere eseguite dalla Commissione, notificandone i risultati al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, con l'obiettivo di valutare l'efficacia e l'efficienza del finanziamento e il suo impatto sugli obiettivi generali dell'MCE e sulle priorità della strategia Europa 2020. È opportuno che la Commissione renda note le informazioni riguardanti i progetti specifici nell'ambito dell'MCE. Tali informazioni dovrebbero essere aggiornate su base annua.

(59) Per quanto riguarda i trasporti e l'energia, sulla base degli orientamenti settoriali specifici stabiliti nel regolamento (UE) n. 1315/2013e nel regolamento (UE) n. 347/2013 sono stati redatti gli elenchi dei progetti, dei corridoi prioritari e delle aree a cui dovrebbe applicarsi il presente regolamento ed è opportuno che tali elenchi siano inclusi in un allegato del presente regolamento. Per quanto riguarda i trasporti, al fine di tenere conto di eventuali modificazioni delle priorità strategiche e delle capacità tecnologiche, così come dei flussi di traffico, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) riguardanti al'adozione di modifiche alla parte I dell'allegato I e il dettaglio delle priorità di finanziamento per l'ammissibilità delle azioni ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, che devono essere rispecchiate nei programmi di lavoro.

(60) Al fine di tener conto dell'effettivo livello della domanda di finanziamenti nell'ambito di obiettivi specifici nel settore dei trasporti e per recepire i risultati della valutazione intermedia, qualora, per un obiettivo specifico nel settore dei trasporti di cui alla parte VI dell'allegato I del presente regolamento, sia necessario discostarsi dalla dotazione prevista di più di cinque punti percentuali, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per modificare le percentuali indicative per ciascuno degli obiettivi specifici nel settore dei trasporti. Le dotazioni indicative degli obiettivi specifici nel settore dei trasporti non impediscono che l'importo di 11 305 500 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione siano spesi interamente per progetti riguardanti la realizzazione della rete centrale o per i progetti e le priorità orizzontali individuate nella parte I dell'allegato I del presente regolamento.

(61) Al fine di rispecchiare le conclusioni tratte dall'attuazione dell'MCE, incluse quelle contenute nella valutazione intermedia, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per modificare l'elenco degli orientamenti generali di cui tener conto al momento della fissazione dei criteri di aggiudicazione.

▼B

(62) Quando adotta atti delegati ai sensi del presente regolamento, è di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

(63) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione con riferimento ai programmi di lavoro pluriennali e annuali. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

(64) Gli interessi finanziari dell'Unione dovrebbero essere tutelati attraverso misure proporzionate lungo tutto il ciclo di spesa, anche attraverso la prevenzione e l'individuazione di irregolarità, lo svolgimento di indagini sulle stesse, il recupero dei fondi perduti, pagati indebitamente o non correttamente utilizzati e, se del caso, attraverso l'imposizione di sanzioni conformemente al regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012. Il Parlamento europeo dovrebbe essere informato su tutte le misure in questione.

(65) Al fine di assicurare una concorrenza ampia ed equa per quanto concerne i progetti che beneficiano di finanziamenti a titolo dell'MCE, la forma contrattuale dovrebbe essere coerente con gli obiettivi e il contesto del progetto. Le condizioni contrattuali dovrebbero essere formulate in modo tale da ripartire equamente i rischi associati al contratto, al fine di ottimizzare l'efficacia sotto il profilo dei costi e consentire che il contratto sia eseguito in maniera ottimale. Questo principio dovrebbe essere applicato indipendentemente dal fatto che si utilizzi un modello di contratto nazionale o internazionale.

(66) Alcuni dei progetti infrastrutturali di interesse comune potrebbero richiedere il collegamento con paesi limitrofi ed il passaggio attraverso i loro territori, con paesi in fase di preadesione e altri paesi terzi. L'MCE dovrebbe offrire mezzi semplificati per collegare e finanziare tali infrastrutture, al fine di garantire la coerenza tra gli strumenti interni ed esterni del bilancio dell'Unione.

(67) Quando paesi terzi o organismi riconosciuti in paesi terzi partecipano ad azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune, possono essere disponibili sovvenzioni solo se l'azione non sia adeguatamente sostenuta da altre forme di assistenza finanziaria nell'ambito dell'MCE o di altri programmi dell'Unione.

(68) L'orientamento generale in base al quale la Commissione deve tener conto dell'impatto sociale, climatico e ambientale, specificato alla parte V dell'allegato I del presente regolamento, non dovrebbe essere applicato nel settore dell'energia, in conformità dell'approccio adottato all'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 347/2013.

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

▼B

(69) Nel settore delle telecomunicazioni, l'orientamento generale secondo il quale si deve tener conto dell'effetto di stimolo del sostegno dell'Unione sugli investimenti pubblici e privati, dovrebbe essere applicabile alle sole infrastrutture di servizi digitali che mirano a stimolare investimenti aggiuntivi.

(70) L'orientamento generale secondo il quale si deve tener conto della dimensione transfrontaliera non dovrebbe essere applicabile alle azioni relative alle reti a banda larga, perché tutti gli investimenti nella banda larga, incluso quelli che hanno luogo all'interno delle frontiere degli Stati membri, rafforzeranno la connettività delle reti transeuropee di telecomunicazioni.

(71) La partecipazione all'MCE degli Stati dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA) che sono parti dell'accordo sullo Spazio economico europeo (accordo SEE) dovrebbe essere conforme alle condizioni stabilite nell'accordo SEE. A tal fine, ciascun settore contemplato dal presente regolamento dovrebbe essere considerato un programma indipendente. La partecipazione degli Stati EFTA all'MCE dovrebbe essere prevista in particolare nel settore delle telecomunicazioni.

(72) Per quanto concerne i trasporti, le mappe indicative contenute nell'allegato III del regolamento (UE) n. 1315/2013 dovrebbero essere applicate al fine di valutare l'ammissibilità di progetti di interesse comune nei paesi terzi a titolo del presente regolamento. Nei paesi terzi per i quali tale regolamento non riporta mappe indicative, i progetti di interesse comune dovrebbero essere ammissibili quando è in corso una cooperazione reciproca volta a concordare tali mappe indicative.

(73) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire lo sviluppo e il finanziamento coordinati delle reti transeuropee, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della necessità di coordinamento di tali obiettivi, possono essere conseguiti meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(74) A fini di chiarezza è opportuno abrogare i regolamenti (CE) 680/2007 e (CE) n. 67/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

(75) Il presente regolamento dovrebbe entrare in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, onde consentire la tempestiva adozione degli atti delegati e degli atti di esecuzione di cui al presente regolamento,

([1]) Regolamento (CE) n. 67/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee (GU L 27 del 30.1.2010, pag. 20).

▼B

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

TITOLO I

DISPOSIZIONI COMUNI

CAPO I

Meccanismo per collegare l'europa

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento istituisce il meccanismo per collegare l'Europa ("MCE"), che stabilisce le condizioni, i metodi e le procedure per la concessione di un'assistenza finanziaria dell'Unione alle reti transeuropee al fine di sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia e di sfruttare le potenziali sinergie tra tali settori. Esso stabilisce inoltre la ripartizione delle risorse da mettere a disposizione nel quadro finanziario pluriennale relativo agli anni 2014-2020.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

1) "progetto di interesse comune": un progetto identificato nel regolamento (UE) n. 1315/2013 o nel regolamento (UE) n. 347/2013 o in un regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore delle infrastrutture di telecomunicazione;

2) "tratta transfrontaliera": nel settore dei trasporti, la tratta che assicura la continuità di un progetto di interesse comune tra i nodi urbani più vicini situati ai due lati della frontiera di due Stati membri o tra uno Stato membro e un paese vicino;

3) "paese vicino": un paese che rientra nella politica europea di vicinato, compreso il partenariato strategico, nella politica di allargamento, nello Spazio economico europeo e nell'Associazione europea di libero scambio;

4) "paese terzo": un paese vicino e qualsiasi altro paese con il quale l'Unione può cooperare per conseguire gli obiettivi perseguiti dal presente regolamento;

5) "lavori": l'acquisto, la fornitura e la diffusione di componenti, sistemi e servizi, compresi i software, la realizzazione delle attività di sviluppo, la costruzione e l'installazione relative ad un progetto, il collaudo degli impianti e la messa in servizio di un progetto;

▼B

6) "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 ai lavori effettuate per definire e sviluppare un progetto e per la decisione in merito al suo finanziamento, quali le azioni di ricognizione sui siti interessati e la preparazione dell'organizzazione finanziaria;

7) "azioni di sostegno al programma": al livello dell'MCE, tutte le misure d'accompagnamento necessarie per la sua attuazione e per l'applicazione dei singoli orientamenti settoriali specifici, quali servizi, in particolare la fornitura di assistenza tecnica, anche per l'utilizzo di strumenti finanziari, nonché attività di preparazione, valutazione della fattibilità, coordinamento, monitoraggio, consultazione delle parti interessate, attività di controllo, verifica e valutazione, che sono direttamente necessarie per la gestione dell'MCE e la realizzazione dei suoi obiettivi. Ciò comprende, in particolare, studi, riunioni, mappatura delle infrastrutture, attività di informazione, azioni di divulgazione, attività di comunicazione e sensibilizzazione, spese legate agli strumenti e alle reti informatiche dedicati essenzialmente agli scambi di informazioni sull'MCE, insieme a tutte le altre spese per assistenza tecnica e amministrativa sostenute dalla Commissione eventualmente necessarie per la gestione dell'MCE o l'applicazione degli orientamenti settoriali specifici. Le azioni di sostegno al programma comprendono anche le attività necessarie per facilitare la preparazione di progetti di interesse comune, in particolare negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, con l'obiettivo di ottenere un finanziamento a titolo del presente regolamento o sui mercati finanziari. Le azioni di sostegno al programma comprendono inoltre, se del caso, la copertura dei costi dell'agenzia esecutiva delegata dalla Commissione all'attuazione di parti specifiche dell'MCE;

8) "azione": qualsiasi attività che è stata individuata come indipendente sotto il profilo finanziario e tecnico, è delimitata nel tempo ed è necessaria per la realizzazione di un progetto di interesse comune;

9) "costi ammissibili": il termine ha lo stesso significato che ha nel regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012;

10) "beneficiario": uno Stato membro, un organismo internazionale o un'impresa od organismo pubblico o privato selezionato per ricevere un'assistenza finanziaria dell'Unione a norma del presente regolamento e secondo le modalità stabilite nel pertinente programma di lavoro di cui all'articolo 17;

11) "organismo di attuazione": impresa od organismo pubblico o privato designato per la realizzazione dell'azione interessata da un beneficiario costituito da uno Stato membro o un organismo internazionale. Tale designazione è decisa dal beneficiario sotto la propria responsabilità e, nel caso in cui richieda l'aggiudicazione di un contratto di appalto, in conformità alle norme dell'Unione e nazionali applicabili in materia di appalti pubblici;

12) "rete globale": infrastruttura di trasporto identificata conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013;

▼B

13) "rete centrale": infrastruttura di trasporto identificata ai sensi del capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013;

14) "corridoi della rete centrale": strumento destinato a favorire la realizzazione coordinata della rete centrale, previsto nel capo IV del regolamento (UE) n. 1315/2013 il cui elenco figura nella parte I dell'allegato I del presente regolamento;

15) "strozzatura": nel settore dei trasporti, barriera fisica, tecnica o funzionale che determina un'interruzione in un sistema, compromettendo la continuità dei flussi su lunghe distanze o transfrontalieri, e che può essere eliminata mediante la creazione di nuove infrastrutture o il sostanziale ammodernamento delle infrastrutture esistenti, che potrebbero apportare notevoli miglioramenti che risolveranno le limitazioni dovute alle strozzature stesse;

16) "priorità": qualsiasi corridoio prioritario dell'elettricità, corridoio prioritario del gas o qualsiasi area tematica prioritaria individuati nel regolamento (UE) n. 347/2013;

17) "applicazioni telematiche": le applicazioni di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013;

18) "infrastruttura energetica": l'infrastruttura di cui al regolamento (UE) n. 347/2013;

19) "sinergie tra i settori": l'esistenza di azioni analoghe o complementari condotte in almeno due dei settori tra trasporti, telecomunicazioni ed energia che consentano un'ottimizzazione dei costi e/o dei risultati grazie alla messa in comune di risorse finanziarie, tecniche o umane;

20) "rete isolata": rete ferroviaria di uno Stato membro, o parte della stessa, definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013;

Articolo 3

Obiettivi generali

L'MCE rende possibili la preparazione e la realizzazione di progetti di interesse comune nel quadro della politica in materia di reti transeuropee nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. In particolare, l'MCE sostiene la realizzazione dei progetti di interesse comune finalizzati allo sviluppo e alla costruzione di nuovi servizi e infrastrutture o all'adeguamento di servizi e infrastrutture esistenti nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. Esso dà priorità ai collegamenti mancanti nel settore dei trasporti. L'MCE contribuisce inoltre al sostegno di progetti che presentano un valore aggiunto europeo e vantaggi significativi per la società e che non ricevono un finanziamento adeguato dal mercato. Gli obiettivi generali seguenti si applicano ai settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia:

a) contribuire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, conformemente alla strategia Europa 2020, attraverso lo sviluppo di reti transeuropee moderne e ad alta efficienza che tengano conto dei flussi di traffico futuri previsti, assicurando in questo modo benefici per l'intera Unione in termini di miglioramento della competitività

▼B

nel mercato mondiale e di coesione economica, sociale e territoriale nel mercato interno e creando un contesto più propizio agli investimenti privati, pubblici o pubblico-privati per mezzo di una combinazione di strumenti finanziari e sostegno diretto dell'Unione cosicché i progetti possano beneficiare di tale combinazione di strumenti e sfruttando altresì adeguatamente le sinergie tra i diversi settori.

Il conseguimento di questo obiettivo si misura in base al volume di investimenti privati, pubblici o in partenariato pubblico-privato in progetti di interesse comune e, in particolare, in base al volume di investimenti privati in progetti di interesse comune realizzati attraverso gli strumenti finanziari previsti dal presente regolamento. È prestata particolare attenzione all'uso efficiente degli investimenti pubblici;

b) consentire all'Unione di raggiungere i propri obiettivi in termini di sviluppo sostenibile, tra cui una riduzione minima del 20 % delle emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990 e un miglioramento del 20 % dell'efficienza energetica, nonché un aumento del 20 % della quota delle energie rinnovabili entro il 2020, contribuendo così agli obiettivi di decarbonizzazione dell'Unione a medio e a lungo termine, garantendo al tempo stesso una maggiore solidarietà tra gli Stati membri;

Articolo 4

Obiettivi settoriali specifici

1. Fatti salvi gli obiettivi generali di cui all'articolo 3, l'MCE contribuisce al conseguimento degli obiettivi settoriali specifici di cui agli articoli 2, 3 e 4 del presente articolo.

2. Nel settore dei trasporti, fornire sostegno ai progetti di interesse comune identificati nell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1315/2013che perseguono gli obiettivi indicati di seguito e ulteriormente precisati nell'articolo 4 di tale regolamento:

a) eliminare le strozzature, accrescere l'interoperabilità ferroviaria, realizzare i collegamenti mancanti e, in particolare, migliorare le tratte transfrontaliere. Il conseguimento di questo obiettivo si misura in base:

i) al numero di collegamenti transfrontalieri nuovi o migliorati;

ii) al numero di chilometri di linea ferroviaria adeguati allo standard di scartamento nominale europeo e dotati di ERTMS;

iii) al numero di strozzature eliminate e al numero di sezioni incrementate in capacità site su direttrici di tutti i modi di trasporto che hanno ricevuto finanziamenti dall'MCE;

iv) alla lunghezza della rete delle vie navigabili interne per categoria nell'Unione, e

v) alla lunghezza della rete ferroviaria nell'Unione aggiornata in base ai requisiti di cui all'articolo 39, paragrafo 2 del regolamento (UE) n. 1315/2013;

▼B

b) garantire nel lungo periodo sistemi di trasporto sostenibili ed efficienti, al fine di prepararsi ai futuri flussi di trasporto previsti e di consentire la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto mediante la transizione verso tecnologie di trasporto innovative a basse emissioni di carbonio ed efficienti sul piano energetico, ottimizzando nel contempo la sicurezza. Il conseguimento di questo obiettivo si misura in base:

i) al numero di punti di approvvigionamento di carburanti alternativi per veicoli che utilizzano la rete centrale TEN-T per il trasporto stradale nell'Unione;

ii) al numero di porti interni e marittimi della rete centrale TEN-T dotati di punti di approvvigionamento di carburanti alternativi nell'Unione; e

iii) alla riduzione del numero di vittime sulla rete stradale nell'Unione;

c) ottimizzare l'integrazione e l'interconnessione dei modi di trasporto e accrescere l'interoperabilità dei servizi di trasporto, assicurando nel contempo l'accessibilità alle infrastrutture di trasporto. Il conseguimento di questo obiettivo si misura in base:

i) al numero di piattaforme logistiche multimodali, inclusi porti interni e marittimi e aeroporti collegati alla rete ferroviaria, e terminali ferroviario-stradali migliorati;

ii) al numero di collegamenti migliorati o nuovi tra porti attraverso le autostrade del mare;

iii) al numero di chilometri di vie navigabili interne dotate di RIS; e

iv) al grado di diffusione del sistema SESAR, di VTMIS e di ITS per il settore stradale.

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

Tali indicatori non sono intesi come criteri di selezione o di ammissibilità delle azioni di sostegno a titolo dell'MCE.

Percentuali indicative che rispecchiano parte delle complessive risorse di bilancio di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), da assegnare a ciascuno dei tre obiettivi specifici nel settore dei trasporti sono stabilite nella parte IV dell'allegato I del presente regolamento. La Commissione non può discostarsi dalle percentuali indicative di più di cinque punti percentuali;

3. nel settore dell'energia, fornire sostegno ai progetti di interesse comune che perseguono uno o più tra gli obiettivi seguenti:

a) accrescere la competitività promuovendo l'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia e l'interoperabilità transfrontaliera delle reti elettriche e del gas.Il conseguimento di tale obiettivo è misurato ex post in base:

▼B

i) al numero di progetti che assicurano in maniera efficace l'interconnessione delle reti degli Stati membri e l'eliminazione dei vincoli interni;

ii) alla riduzione o eliminazione dell'isolamento energetico degli Stati membri;

iii) alla percentuale della capacità di trasmissione di energia elettrica oltre frontiera rispetto alla capacità di generazione elettrica installata negli Stati membri interessati;

iv) alla convergenza dei prezzi dei mercati del gas e/o dell'energia elettrica degli Stati membri interessati; e

v) alla percentuale dei picchi più alti di domanda dei due Stati membri interessati, coperti da interconnessioni per flussi di gas reversibili;

b) migliorare la sicurezza dell'approvvigionamento energetico nell'Unione.

Il conseguimento di tale obiettivo è misurato ex post in base:

i) al numero di progetti che permettono la diversificazione delle fonti di approvvigionamento, dei fornitori e delle vie di approvvigionamento;

ii) al numero di progetti che accrescono la capacità di stoccaggio;

iii) alla resilienza del sistema, tenendo conto del numero di interruzioni del servizio e della loro durata;

iv) all'entità della decurtazione evitata di energie rinnovabili;

v) al collegamento di mercati isolati a fonti di approvvigionamento più diversificate;

vi) all'uso ottimale delle infrastrutture energetiche;

c) contribuire allo sviluppo sostenibile e alla tutela dell'ambiente, attraverso, tra l'altro, l'integrazione dell'energia da fonti rinnovabili nella rete di trasmissione e attraverso lo sviluppo di reti energetiche intelligenti e reti dell'anidride carbonica.

Il conseguimento di tale obiettivo è misurato ex post in base:

i) alla quantità di energia elettrica rinnovabile trasmessa dai luoghi di produzione ai principali centri di consumo e stoccaggio;

ii) all'entità della decurtazione evitata di energie rinnovabili;

iii) al numero di progetti di reti intelligenti realizzati che hanno beneficiato dell'MCE e alle risposte da essi offerte per soddisfare la domanda;

iv) alla quantità di emissioni di CO_2 evitate grazie ai progetti che hanno beneficiato dell'MCE.

▼B

Gli indicatori di cui al presente paragrafo utilizzati per la misurazione ex post del conseguimento degli obiettivi non costituiscono criteri di selezione o di ammissibilità delle azioni di sostegno a titolo dell'MCE.

Le condizioni che disciplinano l'ammissibilità dei progetti di interesse comune all'assistenza finanziaria dell'Unione sono indicate nell'articolo 14 del regolamento (UE) n. 347/2013, mentre i criteri di selezione applicabili ai progetti di interesse comune sono enunciati nell'articolo 4 dello stesso regolamento.

4. Nel settore delle telecomunicazioni, prevedere azioni a sostegno dei progetti di interesse comune che perseguono gli obiettivi precisati in un regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore delle infrastrutture di telecomunicazione.

Articolo 5

Bilancio

1. La dotazione finanziaria per l'attuazione dell'MCE per il periodo 2014-2020 ammonta a 33 242 259 000 ([1]) EUR a prezzi correnti. Tale importo è ripartito come segue:

a) settore dei trasporti: 26 250 582 000 EUR, di cui 11 305 500 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione e destinati ad essere spesi in conformità alle disposizioni del presente regolamento esclusivamente negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione;

b) settore delle telecomunicazioni: 1 141 602 000 EUR;

c) settore dell'energia: 5 850 075 000 EUR.

Tali importi non pregiudicano l'applicazione del meccanismo di flessibilità previsto dal regolamento del Consiglio (EU, Euratom) n. 1311/2013 ([2]).

2. La dotazione finanziaria per l'attuazione dell'MCE copre le spese relative:

a) alle azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune e alle azioni di sostegno al programma come stabilito all'articolo 7;

b) alle azioni di sostegno al programma consistenti in spese per assistenza tecnica e amministrativa sostenute dalla Commissione per la gestione dell'MCE, comprese quelle necessarie per garantire la transizione fra l'MCE e le misure adottate ai sensi del regolamento (CE) n. 680/2007, fino all'1 % della dotazione finanziaria; i costi di un'agenzia esecutiva sono inclusi in tale massimale.

([1]) La dotazione finanziaria per l'MCE per il periodo 2014-2020 a prezzi costanti 2011 è pari a 29 300 000 000 EUR, distribuiti come segue: 23 174 000 000 EUR, compresi 10 000 000 000 EUR per i paesi della coesione (trasporti), 5 126 000 000 EUR (energia), 1 000 000 000 EUR (telecomunicazioni).

([2]) Regolamento del Consiglio (UE, Euratom) n. 1311/2013 del 2 dicembre 2013 che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020 (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 884).

▼B

3. In seguito alla valutazione intermedia di cui all'articolo 27, paragrafo 1 il Parlamento europeo e il Consiglio possono trasferire, su proposta della Commissione, stanziamenti tra i settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia della dotazione di cui al paragrafo 1, ad eccezione dell'importo di [11 305 500 000] EUR trasferiti dal Fondo di coesione, che sono destinati al finanziamento di progetti nel settore dei trasporti negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione.

4. Gli stanziamenti annuali sono autorizzati dal Parlamento europeo e dal Consiglio nei limiti del quadro finanziario pluriennale relativo agli anni 2014-2020.

CAPO II

Forme di finanziamento e disposizioni finanziarie

Articolo 6

Forme di assistenza finanziaria

1. L'MCE è attuato attraverso una o più forme di assistenza finanziaria tra quelle previste dal regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, in particolare sovvenzioni, appalti e strumenti finanziari.

2. Ai fini del presente regolamento, i programmi di lavoro di cui all'articolo 17 stabiliscono le forme di assistenza finanziaria, vale a dire sovvenzioni, appalti e strumenti finanziari che possono essere utilizzati.

3. La Commissione, sulla base di un'analisi dei costi-benefici, può affidare in parte l'attuazione dell'MCE agli organismi di cui all'articolo 58, paragrafo 1, lettera a), e all'articolo 62 del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 e in particolare all'agenzia esecutiva TEN-T adattandola alle esigenze di una gestione ottimale ed efficace dell'MCE nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. La Commissione può anche affidare in parte l'attuazione dell'MCE agli organismi di cui all'articolo 58, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

Articolo 7

Ammissibilità e condizioni per l'assistenza finanziaria

1. Solo le azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune conformemente ai regolamenti (UE) n. 1315/2013 e (UE) n. 347/2013 e a un regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore delle infrastrutture di telecomunicazione, nonché le azioni di sostegno al programma sono ammesse a beneficiare di un'assistenza finanziaria dell'Unione sotto forma di sovvenzioni, appalti e strumenti finanziari.

2. Nel settore dei trasporti solo le azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune conformemente al regolamento (UE) n. 1315/2013 e le azioni di sostegno al programma sono ammesse a beneficiare di un'assistenza finanziaria dell'Unione sotto forma di appalti e strumenti finanziari ai sensi del presente regolamento. Possono essere ammessi a un'assistenza finanziaria dell'Unione, sotto forma di sovvenzioni, ai sensi del presente regolamento solamente:

▼B

a) azioni che realizzano la rete centrale conformemente al capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013, ivi compresa l'introduzione di nuove tecnologie e innovazioni in conformità dell'articolo 33 di tale regolamento e progetti e priorità orizzontali individuate nella parte I dell'allegato I del presente regolamento;

b) azioni che realizzano la rete globale conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, quando tali azioni contribuiscono a realizzare i collegamenti mancanti, ad agevolare i flussi di traffico transfrontaliero o a eliminare le strozzature e quando tali azioni contribuiscono anche allo sviluppo della rete centrale o alla interconnessione dei corridoi della rete centrale o quando tali azioni contribuiscono alla realizzazione dell'ERTMS sui principali assi dei corridoi ferroviari merci definiti nell'allegato del regolamento (UE) n. 913/2010, fino a un massimale del 5 % della dotazione finanziaria per i trasporti di cui all'articolo 5 del presente regolamento;

c) studi relativi a progetti di interesse comune quali definiti all'articolo 8, paragrafo 1, lettere b) e c), del regolamento (UE) n. 1315/2013;

d) studi relativi a progetti prioritari transfrontalieri quali definiti nell'allegato III della decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]);

e) azioni di sostegno a progetti di interesse comune definiti nell'articolo 8, paragrafo 1, lettere a), d) e e) del regolamento (UE) n. 1315/2013;

f) azioni che realizzano infrastrutture di trasporto in nodi della rete centrale, inclusi i nodi urbani, quali definiti nell'articolo 41 del regolamento (UE) n. 1315/2013;

g) azioni di sostegno a sistemi di applicazioni telematiche ai sensi dell'articolo 31 del regolamento (UE) n. 1315/2013;

h) azioni di sostegno a servizi di trasporto merci ai sensi dell'articolo 32 del regolamento (UE) n. 1315/2013;

i) azioni finalizzate alla riduzione del rumore nel trasporto ferroviario di merci, anche mediante adeguamento di rotabili esistenti, in cooperazione, tra l'altro, con l'industria ferroviaria;

j) azioni di sostegno al programma;

k) azioni di realizzazione di infrastrutture sicure e protette ai sensi dell'articolo 34 del regolamento (UE) n. 1315/2013;

l) azioni di sostegno alle autostrade del mare di cui all'articolo 21 del regolamento (UE) n. 1315/2013.

Nel settore dei trasporti, le azioni riguardanti una tratta transfrontaliera o una parte di una tratta transfrontaliera possono beneficiare di assistenza finanziaria dell'Unione soltanto se esiste un accordo scritto fra gli Stati membri interessati o fra gli Stati membri e i paesi terzi interessati relativo al completamento della tratta transfrontaliera.

([1]) Decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 204 del 5.8.2010, pag. 1).

▼B

3. Nel settore dell'energia, tutte le azioni che realizzano i progetti di interesse comune connessi ai corridoi prioritari e alle aree di cui alla parte II dell'allegato I del presente regolamento e soddisfano le condizioni stabilite nell'articolo 14 del regolamento (UE) n. 347/2013 nonché le azioni di sostegno al programma possono beneficiare di un'assistenza finanziaria dell'Unione sotto forma di strumenti finanziari, appalti e sovvenzioni in virtù del presente regolamento.

Al fine di consentire l'uso più efficiente del bilancio dell'Unione in modo da potenziare l'effetto moltiplicatore dell'assistenza finanziaria dell'Unione, la Commissione fornisce assistenza finanziaria in via prioritaria sotto forma di strumenti finanziari ove opportuno, in base alla penetrazione del mercato e rispettando nel contempo il massimale per l'uso degli strumenti finanziari in conformità dell'articolo 14, paragrafo 2, e dell'articolo 21, paragrafo 4.

4. Nel settore delle telecomunicazioni, tutte le azioni che realizzano i progetti di interesse comune e le azioni di sostegno al programma identificate in un regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore delle infrastrutture di telecomunicazione e che soddisfano i criteri di ammissibilità stabiliti in conformità di tale regolamento sono ammesse a beneficiare di un'assistenza finanziaria dell'Unione a norma del presente regolamento come segue:

a) i servizi generici, le piattaforme di servizi essenziali e le azioni di sostegno al programma sono finanziati mediante sovvenzioni e/o appalti;

b) le azioni nel settore delle reti a banda larga sono finanziate mediante strumenti finanziari.

5. Le azioni che presentano sinergie tra settori che contribuiscono a progetti di interesse comune ammissibili a norma di almeno due regolamenti di cui all'articolo 2, punto 1, possono beneficiare di un'assistenza finanziaria a norma del presente regolamento ai fini degli inviti a presentare proposte multisettoriali di cui all'articolo 17, paragrafo 7, soltanto se le componenti e i costi di tale azione possono essere separati chiaramente per settore ai sensi dell'articolo 7, paragrafi 2, 3 e 4.

CAPO III

Sovvenzioni

Articolo 8

Forme di sovvenzione e costi ammissibili

1. Le sovvenzioni concesse ai sensi del presente regolamento possono assumere le forme previste dal regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

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

2. Fatto salvo il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, le spese per azioni nell'ambito di progetti inclusi nei primi programmi di lavoro pluriennali e annuali possono essere considerate ammissibili a decorrere dal 1º gennaio 2014.

▼B

3. Solo le spese sostenute negli Stati membri possono essere considerate ammissibili, tranne nel caso in cui il progetto di interesse comune si estenda al territorio di paesi terzi e l'azione sia indispensabile ai fini del conseguimento degli obiettivi del progetto interessato.

4. Il costo delle apparecchiature e infrastrutture può essere considerato interamente ammissibile quando è trattato come spesa in conto capitale dal beneficiario.

5. Le spese relative agli studi ambientali sulla tutela dell'ambiente e sulla conformità al pertinente diritto dell'Unione possono essere considerate ammissibili.

6. Le spese relative all'acquisto di terreni non sono un costo ammissibile, fatta eccezione per i fondi trasferiti dal Fondo di coesione nel settore dei trasporti conformemente a un regolamento recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione.

7. I costi ammissibili includono l'imposta sul valore aggiunto ("IVA") in conformità dell'articolo 126, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

Riguardo all'importo di 11 305 500 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione da spendere negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione le norme di ammissibilità concernenti l'IVA sono quelle applicabili al Fondo di coesione di cui a un regolamento recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione.

8. I criteri di ammissibilità dei costi sostenuti dai beneficiari si applicano, mutatis mutandis, ai costi sostenuti dagli organismi di attuazione.

Articolo 9

Condizioni per la partecipazione

1. Le proposte sono presentate alla Commissione da uno o più Stati membri o, previo accordo degli Stati membri interessati, dagli organismi internazionali, dalle imprese comuni o da imprese oppure organismi pubblici o privati stabiliti negli Stati membri.

2. Le proposte possono essere presentate da entità non aventi personalità giuridica a norma del rispettivo diritto nazionale, purché i loro rappresentanti abbiano la capacità di assumere impegni giuridici in loro nome e offrano garanzie per la tutela degli interessi finanziari dell'Unione equivalenti a quelle offerte dalle persone giuridiche.

3. Le proposte presentate dalle persone fisiche non sono ammissibili.

▼B

4. Paesi terzi e organismi riconosciuti in paesi terzi possono partecipare ad azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune, ove la loro partecipazione sia necessaria per il conseguimento degli obiettivi di un determinato progetto di interesse comune e ove essa sia debitamente giustificata.

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

5. I programmi di lavoro pluriennali e annuali di cui all'articolo 17 possono contenere ulteriori regole specifiche sulla presentazione delle proposte.

Articolo 10

Tassi di finanziamento

1. Ad eccezione dei casi di cui al regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, le proposte sono selezionate mediante inviti a presentare proposte sulla base dei programmi di lavoro di cui all'articolo 17 del presente regolamento.

2. Nel settore dei trasporti l'importo dell' contributo finanziario dell'Unione non supera:

a) per le sovvenzioni destinate a studi, il 50 % dei costi ammissibili;

b) per le sovvenzioni destinate a lavori:

i) per le ferrovie e per le reti stradali nel caso di Stati membri che non hanno una rete ferroviaria stabilita sul proprio territorio o nel caso di uno Stato membro o parte dello stesso con rete isolata privo di modalità di trasporto merci per ferrovia su lunghe distanze: il 20 % dei costi ammissibili; il tasso di finanziamento può salire al 30 % per le azioni riguardanti l'eliminazione di strozzature e al 40 % per le azioni riguardanti tratte transfrontaliere e le azioni intese ad accrescere l'interoperabilità ferroviaria;

ii) per le vie navigabili interne: il 20 % del costo ammissibile; il tasso di finanziamento può salire fino al 40 % per le azioni riguardanti l'eliminazione di strozzature e fino al 40 % per le azioni riguardanti tratte transfrontaliere;

iii) per i trasporti interni, collegamenti e sviluppo di piattaforme logistiche multimodali, inclusi collegamenti con porti interni e marittimi e aeroporti, nonché per lo sviluppo di porti: il 20 % del costo ammissibile;

iv) per azioni finalizzate alla riduzione del rumore nel trasporto ferroviario di merci anche mediante adeguamento di rotabili esistenti: il 20 % del costo ammissibile fino a un massimale combinato dell'1 % delle risorse di bilancio di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a);

▼B

v) per migliore accessibilità alle infrastrutture di trasporto per le persone con disabilità: il 30 % del costo ammissibile dei lavori di adeguamento, che in ogni caso non supera il 10 % del costo ammissibile totale dei lavori;

vi) per azioni di sostegno a nuove tecnologie e innovazione per tutti i modi di trasporto, il 20 % dei costi ammissibili;

vii) per azioni di sostegno alle tratte stradali transfrontaliere, il 10 % dei costi ammissibili;

c) sovvenzioni destinate a sistemi e servizi basati su applicazioni telematiche:

i) per le componenti terrestri dell'ERTMS, del SESAR, dei RIS e del VTMIS: il 50 % del costo ammissibile;

ii) per le componenti terrestri dell'ITS) per il settore stradale: il 20 % del costo ammissibile;

iii) per le componenti di bordo dell'ERMTS: il 50 % del costo ammissibile;

iv) per le componenti di bordo di SESAR, RIS, VTMIS e ITS per il settore stradale: il 20 % del costo ammissibile, fino a un massimale combinato del 5 % delle risorse di bilancio di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a);

v) per azioni di sostegno allo sviluppo delle autostrade del mare: il 30 % dei costi ammissibili.

La Commissione predispone condizioni favorevoli allo sviluppo di progetti riguardanti le autostrade del mare con paesi terzi;

vi) per i sistemi basati su applicazioni telematiche diversi da quelli menzionati ai punti da i) a iv), i servizi di trasporto merci, i parcheggi sicuri nella rete stradale centrale, il 20 % del costo ammissibile.

3. Nel settore energetico, l'importo del contributo finanziario dell'Unione non supera il 50 % del costo ammissibile degli studi e/o lavori; i tassi di cofinanziamento possono salire fino a un massimo del 75 % per le azioni che si basano sulle prove di cui all'articolo 14, paragrafo 2 del regolamento (UE) n. 347/2013 e che garantiscono un grado elevato di sicurezza dell'approvvigionamento a livello regionale o di Unione, ovvero rafforzano la solidarietà dell'Unione o comprendono soluzioni molto innovative.

4. Nel settore delle telecomunicazioni, l'importo dell'assistenza finanziaria dell'Unione non supera:

a) per le azioni nel settore dei servizi generici: il 75 % dei costi ammissibili;

b) per le azioni orizzontali, compresi mappatura delle infrastrutture, gemellaggi, e assistenza tecnica: il 75 % dei costi ammissibili.

▼B

Le piattaforme per servizi essenziali normalmente sono finanziate attraverso appalti; solo in casi eccezionali, possono essere finanziate per mezzo di una sovvenzione che copra fino al 100 % dei costi ammissibili, fatto salvo il principio di cofinanziamento.

5. I tassi di cofinanziamento possono essere maggiorati fino a 10 punti percentuali rispetto alle percentuali previste nei paragrafi da 2 a 4 per le azioni che presentano sinergie tra almeno due dei settori interessati dall'MCE. Tale maggiorazione non si applica ai tassi di cofinanziamento di cui all'articolo 11.

6. L'importo dell'assistenza finanziaria concesso alle azioni selezionate è modulato sulla base di un'analisi costi-benefici di ciascun progetto, della disponibilità di risorse di bilancio dell'Unione e della necessità di massimizzare l'effetto leva dei finanziamenti dell'Unione.

Articolo 11

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

1. Per quanto riguarda l'importo di 11 305 500 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione, da spendere esclusivamente in Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, sono pubblicati inviti specifici per progetti riguardanti la realizzazione della rete centrale o per i progetti e le priorità orizzontali identificati nella parte I dell'allegato I esclusivamente in Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione.

2. Questi inviti specifici sono soggetti alle disposizioni previste dal presente regolamento per il settore dei trasporti. Fino al 31 dicembre 2016, la selezione dei progetti ammissibili al finanziamento rispetta le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione. Con effetto a partire dal 1° gennaio 2017, le risorse trasferite all'MCE che non siano state impegnate per un progetto riguardante 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 ai sensi del presente regolamento.

3. Al fine di sostenere gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione che possono avere difficoltà nell'elaborazione di progetti che presentino una maturità e/o una qualità nonché un valore aggiunto per l'Unione sufficienti, è riservata particolare attenzione alle azioni di sostegno al programma intese a rafforzare la capacità istituzionale e l'efficienza delle amministrazioni e dei servizi pubblici in relazione allo sviluppo e all'attuazione dei progetti elencati nella parte I dell'allegato I. Al fine di garantire il massimo assorbimento possibile delle risorse trasferite in tutti gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, la Commissione può organizzare ulteriori inviti.

4. L'importo di 11 305 500 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione può essere usato per impegnare risorse di bilancio in strumenti finanziari ai sensi del presente regolamento soltanto dal 1º gennaio 2017. A decorrere da tale data l'importo di 11 305 500 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione può essere usato per impegnare risorse di bilancio in progetti per i quali le autorità delegate hanno già assunto impegni contrattuali.

▼B

5. Fatto salvo l'articolo 10 e limitatamente all'importo di 11 305 500 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione da spendere esclusivamente negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, i tassi massimi di finanziamento sono quelli applicabili al Fondo di coesione, quali indicati in un regolamento recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione per quanto segue:

a) azioni relative a sovvenzioni destinate a studi;

b) azioni relative a sovvenzioni destinate a lavori:

   i) ferrovie e vie navigabili interne;

   ii) azioni di sostegno alle tratte stradali transfrontaliere e, nel caso di Stati membri privi di reti ferroviarie, alla rete stradale TEN-T;

   iii) azioni per i trasporti interni, collegamenti e sviluppo di piattaforme logistiche multimodali, inclusi collegamenti con porti interni e marittimi e aeroporti, inclusi impianti automatici per il cambio dello scartamento, e per lo sviluppo di porti, comprese le capacità rompighiaccio, nonché di punti di interconnessione, prestando particolare attenzione ai collegamenti ferroviari, ad eccezione degli Stati membri che non hanno una rete ferroviaria;

c) azioni relative a sovvenzioni destinate a sistemi e servizi basati su applicazioni telematiche:

   i) ERTMS, RIS, VTMIS, sistema SESAR e ITS per il settore stradale;

   ii) sistemi basati su applicazioni telematiche;

   iii) azioni di sostegno allo sviluppo delle autostrade del mare;

d) azioni relative a sovvenzioni per azioni di sostegno alle nuove tecnologie e all'innovazione per tutti i modi di trasporto.

Articolo 12

Annullamento, riduzione, sospensione e soppressione della sovvenzione

1. La Commissione annulla, tranne nei casi debitamente giustificati, l'assistenza finanziaria concessa per studi la cui realizzazione non sia iniziata entro l'anno successivo alla data di inizio stabilita nelle condizioni che disciplinano l'assegnazione del contributo, oppure entro i due anni successivi a tale data per tutte le altre azioni ammissibili a beneficiare di un'assistenza finanziaria a titolo del presente regolamento.

▼B

2. La Commissione può sospendere, ridurre, recuperare o sopprimere l'assistenza finanziaria secondo le condizioni indicate nel regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 o in seguito a una valutazione dell'avanzamento del progetto, in particolare in caso di ritardi significativi nella realizzazione dell'azione.

3. La Commissione può chiedere il rimborso totale o parziale dell'assistenza finanziaria concessa se, entro due anni dalla data di completamento stabilita nelle condizioni di assegnazione dell'assistenza finanziaria, la realizzazione dell'azione che ne beneficia non è stata terminata.

4. Prima di prendere una decisione di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo, la Commissione esamina il caso in completo coordinamento con gli organismi di cui rispettivamente all'articolo 6, paragrafo 3, e consulta i beneficiari interessati affinché possano presentare le loro osservazioni entro un termine ragionevole. Dopo la valutazione intermedia la Commissione notifica al Parlamento europeo e al Consiglio tutte le decisioni adottate in merito all'adozione dei programmi di lavoro annuali prevista all'articolo 17.

CAPO IV

Appalti

Articolo 13

Appalti

1. Le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici eseguite dalla Commissione o da uno degli organismi di cui all'articolo 6, paragrafo 3, per proprio conto o congiuntamente con gli Stati membri possono:

a) prevedere condizioni specifiche quali il luogo di esecuzione delle attività oggetto dell'appalto, se tali condizioni sono debitamente giustificate dagli obiettivi delle azioni e a patto che non violino i principi dell'Unione e nazionali di aggiudicazione degli appalti pubblici;

b) autorizzare l'aggiudicazione di contratti multipli nell'ambito della stessa procedura ("multiple sourcing").

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

CAPO V

Strumenti finanziari

Articolo 14

Tipologie di strumenti finanziari

1. Gli strumenti finanziari istituiti in conformità al titolo VIII del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 possono essere utilizzati per favorire l'accesso ai finanziamenti da parte di entità che realizzano

▼B

azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune definiti nei regolamenti (UE) n. 1315/2013 e (UE) n. 347/2013 e in un regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore delle infrastrutture di telecomunicazione, e al conseguimento dei relativi obiettivi. Gli strumenti finanziari si basano su valutazioni ex ante delle imperfezioni di mercato o situazioni di investimento non ottimali e delle necessità di investimento. Le principali modalità, condizioni e procedure relative a ciascuno strumento finanziario sono esposte nella parte III dell'allegato I del presente regolamento.

2. Il contributo complessivo del bilancio generale dell'Unione destinato agli strumenti finanziari non supera il 10 % della dotazione finanziaria complessiva dell'MCE di cui all'articolo 5, paragrafo 1.

3. Tutti gli strumenti finanziari istituiti ai sensi del regolamento (CE) n. 680/2007 e gli strumenti per la condivisione del rischio per le obbligazioni per il finanziamento di progetti istituite ai sensi della decisione n. 1639/2006/CE possono confluire, se del caso e previa valutazione, in quelli ai sensi del presente regolamento.

La fusione di obbligazioni per il finanziamento di progetti è soggetta alla relazione intermedia che dovrà essere eseguita nel secondo semestre del 2013, come indicato nel regolamento (CE) n. 680/2007 e nella decisione n. 1639/2006/CE. L'iniziativa sui prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti è avviata progressivamente entro un massimale di 230 milioni di EUR negli anni 2014 e 2015. La piena attuazione dell'iniziativa è soggetta a una valutazione indipendente completa da eseguire nel 2015, come indicato nel regolamento (CE) n. 680/2007 e nella decisione n. 1639/2006/CE. Alla luce della valutazione, tenuto conto di tutte le opzioni, la Commissione esamina la possibilità di proporre le opportune modifiche normative, anche di natura legislativa, in particolare qualora la diffusione attesa sul mercato non sia soddisfacente, ovvero qualora si rendano disponibili sufficienti fonti alternative di finanziamento del debito a lungo termine.

4. Possono essere utilizzati i seguenti strumenti finanziari:

a) strumenti di capitale, quali fondi di investimento aventi l'obiettivo di mettere a disposizione capitale di rischio per azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune;

b) prestiti e/o garanzie la cui concessione sia facilitata dall'uso di strumenti di condivisione del rischio, tra cui meccanismi di supporto di credito alle obbligazioni per il finanziamento di progetti, che garantiscono progetti singoli o portafogli di progetti, emessi da un'istituzione finanziaria avvalendosi di risorse proprie con un contributo dell'Unione per l'accantonamento e/o l'allocazione dei capitali;

Articolo 15

Condizioni per la concessione di un'assistenza finanziaria attraverso gli strumenti finanziari

1. Le azioni a cui è concesso un contributo per mezzo di strumenti finanziari sono selezionate sulla base della scadenza e perseguono una diversificazione settoriale ai sensi degli articoli 3 e 4 e una ripartizione geografica equilibrata tra gli Stati membri. Esse:

▼B

a) presentano un valore aggiunto europeo;

b) rispondono agli obiettivi della strategia Europa 2020;

c) presentano un effetto leva per quanto riguarda il sostegno dell'Unione, vale a dire sono intese a mobilitare un investimento globale che supera l'entità del contributo dell'Unione conformemente agli indicatori previamente definiti.

2. L'Unione, qualsiasi Stato membro e altri investitori possono fornire un'assistenza finanziaria in aggiunta ai contributi ricevuti attraverso gli strumenti finanziari, purché la Commissione approvi le eventuali variazioni dei criteri di ammissibilità delle azioni e/o la strategia di investimento dello strumento che dovessero eventualmente rendersi necessarie alla luce del contributo aggiuntivo.

3. Gli strumenti finanziari si prefiggono di potenziare l'effetto moltiplicatore della spesa dell'Unione, attraendo risorse aggiuntive da investitori privati. Essi possono generare rendimenti accettabili per soddisfare gli obiettivi di altri partner o investitori, mirando nel contempo a preservare il valore degli attivi messi a disposizione dal bilancio dell'Unione.

4. Gli strumenti finanziari di cui al presente regolamento possono essere utilizzati in combinazione con sovvenzioni finanziate dal bilancio dell'Unione.

5. La Commissione può stabilire ulteriori condizioni nei programmi di lavoro di cui all'articolo 17 in funzione delle specifiche necessità dei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.

Articolo 16

Azioni in paesi terzi

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

CAPO VI

Programmazione, attuazione e controllo

Articolo 17

Programmi di lavoro pluriennali e/o annuali

1. La Commissione adotta programmi di lavoro pluriennali e annuali per ciascuno dei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. La Commissione può anche adottare programmi di lavoro pluriennali e annuali che abbracciano più settori. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

2. La Commissione riesamina i programmi di lavoro pluriennali almeno a metà periodo. Se necessario, rivede il programma di lavoro pluriennale per mezzo di atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 254, paragrafo 2.

▼B

3. Nel settore dei trasporti, la Commissione adotta programmi di lavoro pluriennali per i progetti di interesse comune il cui elenco figura nella parte I dell'allegato I.

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

I progetti descritti nella parte I dell'allegato I non sono vincolanti per gli Stati membri nelle loro decisioni di programmazione. La decisione di attuare tali progetti spetta agli Stati membri e dipende dalle capacità di finanziamento pubblico nonché dalla loro fattibilità socioeconomica conformemente all'articolo 7 del regolamento (UE) n. 1315/2013.

4. Nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia, la Commissione adotta programmi di lavoro annuali per i progetti di interesse comune non inclusi nei programmi di lavoro pluriennali.

5. Nell'adozione dei programmi di lavoro pluriennali e dei programmi di lavoro annuali settoriali, la Commissione fissa i criteri di selezione e aggiudicazione coerentemente con gli obiettivi e le priorità stabiliti negli articoli 3 e 4 del presente regolamento e nel regolamento (UE) n. 1315/2013, nel regolamento (UE) n. 347/2013 o in un regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore delle infrastrutture di telecomunicazione. Al momento della fissazione dei criteri di aggiudicazione la Commissione tiene conto degli orientamenti generali stabiliti nella parte V dell'allegato I del presente regolamento.

6. Nel settore dell'energia, nei primi due programmi di lavoro annuali si accorderà la priorità a progetti di interesse comune e relative azioni finalizzati all'eliminazione dell'isolamento energetico e delle strozzature nel settore dell'energia nonché al completamento del mercato interno dell'energia.

7. I programmi di lavoro sono coordinati in modo tale da sfruttare le sinergie fra trasporti, energia e telecomunicazioni, in particolare in settori quali le reti energetiche intelligenti, la mobilità elettrica, i sistemi di trasporto intelligenti e sostenibili, i diritti di passaggio comuni o l'unione delle infrastrutture. La Commissione adotta almeno un invito a presentare proposte multisettoriale per le azioni ammissibili ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 5, con le dotazioni finanziarie assegnate ai singoli settori proporzionalmente all'incidenza relativa di ciascun settore sui costi ammissibili delle azioni selezionate ai fini del finanziamento nell'ambito dell'MCE.

Articolo 18

Concessione dell'assistenza finanziaria dell'Unione

1. A seguito di ogni invito a presentare proposte in base a un programma di lavoro pluriennale o annuale di cui all'articolo 17, la Commissione, secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25, fissa l'ammontare dell'assistenza finanziaria concessa ai progetti selezionati o a parti di essi. La Commissione ne precisa le condizioni e le modalità di applicazione.

▼B

2. La Commissione notifica ai beneficiari e agli Stati membri interessati la concessione di un'assistenza finanziaria.

Articolo 19

Rate annuali

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

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

Articolo 20

Riporto degli stanziamenti annuali

Gli stanziamenti non utilizzati entro la fine dell'esercizio per il quale sono stati iscritti sono riportati conformemente al regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

Articolo 21

Atti delegati

1. Previa approvazione dello Stato membro o degli Stati membri interessati di cui all'articolo 172, secondo comma, TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 25 del presente regolamento in relazione alla modifica della parte I dell'allegato I del presente regolamento, per tenere conto di mutate priorità di finanziamento nelle reti transeuropee e di cambiamenti relativi a progetti di interesse comune individuati nel regolamento (UE) n. 1315/2013. Nel modificare la parte I dell'allegato I del presente regolamento, la Commissione assicura che:

a) i progetti di interesse comune conformemente al regolamento (UE) n. 1315/2013 siano probabilmente realizzati in tutto o in parte nell'ambito del quadro finanziario pluriennale relativo agli anni 2014-2020;

b) le modifiche rispettino i criteri di ammissibilità di cui all'articolo 7 del presente regolamento;

c) per quanto concerne la parte I dell'allegato I del presente regolamento, tutte le sezioni comprendano progetti infrastrutturali la cui realizzazione ne richiederà l'inclusione in un programma di lavoro pluriennale di cui all'articolo 17, paragrafo 3, del presente regolamento, senza modificare l'allineamento dei corridoi della rete centrale.

▼B

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 26 del presente regolamento per modificare i principali termini, condizioni e procedure stabiliti nella parte III dell'allegato I del presente regolamento che disciplinano il contributo dell'Unione destinato a ciascuno strumento finanziario istituito nell'ambito del quadro concernente il debito o del quadro concernente il capitale di cui alla parte III dell'allegato I del presente regolamento in conformità dei risultati della relazione intermedia e della valutazione completa indipendente della fase pilota dell'iniziativa "Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti", istituita ai sensi decisione n. 1639/2006/CE e del regolamento (UE) n. 680/2007 e al fine di tener conto dei cambiamenti delle condizioni di mercato per ottimizzarne la concezione e l'attuazione degli strumenti finanziari ai sensi del presente regolamento.

Nel modificare la parte III dell'allegato I del presente regolamento nei casi indicati al primo comma, la Commissione assicura in ogni momento che:

a) le modifiche siano apportate in conformità dei requisiti stabiliti nel regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, inclusa la valutazione ex ante di cui all'articolo 140, paragrafo 2, lettera f), dello stesso, e

b) le modifiche si limitino ai seguenti casi:

   i) la modifica della soglia del finanziamento del debito subordinato di cui al punto I.1, lettera a), e I.1, lettera b), della parte III dell'allegato I del presente regolamento, ai fini di una diversificazione settoriale e geografica in tutti gli Stati membri in conformità dell'articolo 15;

   ii) la modifica della soglia del finanziamento del debito privilegiato di cui al punto I.1, lettera a), della parte III dell'allegato I del presente regolamento, ai fini di una diversificazione settoriale e geografica in tutti gli Stati membri in conformità dell'articolo 15;

   iii) la combinazione con altre fonti di finanziamento di cui ai punti I.3 e II.3 della parte III dell'allegato I;

   iv) la selezione delle entità delegate di cui ai punti I.4 e II.4 della parte III dell'allegato I; e

   v) la formazione dei prezzi e la condivisione dei rischi e dei proventi di cui ai punti I.6 e II.6 della parte III dell'allegato I.

3. Nel settore dei trasporti, nel quadro degli obiettivi generali di cui all'articolo 3 e degli obiettivi settoriali specifici di cui all'articolo 4, paragrafo 2, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 26 che specifichino le priorità di finanziamento che devono essere rispecchiate nei programmi di lavoro di cui all'articolo 17 per la durata dell'MCE per le azioni ammissibili ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2. La Commissione adotta un atto delegato entro 22 dicembre 2014.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 26 per aumentare il massimale di cui all'articolo 14, paragrafo 2, fino al 20 % purché siano rispettate le seguenti condizioni:

▼B

i) risulti positiva la valutazione della fase pilota dell'iniziativa sui prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti effettuata nel 2015; e

ii) la diffusione degli strumenti finanziari superi l'8 % in termini di impegni contrattuali su progetti.

5. Qualora sia necessario discostarsi dalla dotazione per un obiettivo specifico nel settore dei trasporti di più di cinque punti percentuali, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 26 per modificare le percentuali indicative fissate nella parte IV dell'allegato I.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 26 per modificare l'elenco degli orientamenti generali stabiliti nella parte V dell'allegato I di cui tener conto al momento della fissazione dei criteri di aggiudicazione, al fine di rispecchiare la valutazione intermedia del presente regolamento e le conclusioni tratte dalla sua attuazione. Questo esercizio si svolge in maniera compatibile con i rispettivi orientamenti settoriali.

Articolo 22

Responsabilità dei beneficiari e degli Stati membri

Nell'ambito delle rispettive responsabilità e fatti salvi gli obblighi incombenti ai beneficiari in forza delle condizioni che disciplinano le sovvenzioni, i beneficiari e gli Stati membri compiono ogni possibile sforzo nell'ottica di realizzare i progetti di interesse comune che beneficiano dell'assistenza finanziaria dell'Unione ai sensi del presente regolamento.

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

Gli Stati membri informano annualmente la Commissione, se del caso mediante un sistema informativo interattivo sia geografico che tecnico, circa i progressi compiuti nella realizzazione di progetti di interesse comune e gli investimenti effettuati a tal fine, compreso l'importo del sostegno utilizzato per gli obiettivi legati ai cambiamenti climatici. Su tale base la Commissione rende note e aggiorna almeno annualmente le informazioni riguardanti progetti specifici nel quadro dell'MCE.

Articolo 23

Conformità alle politiche e al diritto dell'Unione

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

▼B

Articolo 24

Tutela degli interessi finanziari dell'Unione

1. In sede di attuazione delle azioni finanziate in virtù del presente regolamento, la Commissione adotta misure atte ad assicurare la tutela degli interessi finanziari dell'Unione mediante l'applicazione di misure di prevenzione contro le frodi, la corruzione e qualsiasi altra attività illecita, attraverso controlli effettivi e, nel caso in cui siano riscontrate irregolarità, il recupero delle somme indebitamente corrisposte nonché, se del caso, mediante l'applicazione di sanzioni amministrative e finanziarie effettive, proporzionate e dissuasive.

2. La Commissione o i suoi rappresentanti e la Corte dei conti hanno il potere di controllare, in base a documenti e mediante controlli in loco, le azioni dei beneficiari di tutte le sovvenzioni, gli organismi di attuazione, i contraenti e i subcontraenti che hanno beneficiato di fondi dell'Unione a norma del presente regolamento.

3. L'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) può condurre indagini, compresi controlli e verifiche in loco, conformemente alle disposizioni e alle procedure stabilite nel regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) e nel regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio ([2]), al fine di accertare l'eventuale esistenza di frodi, corruzione o qualsiasi altra attività illegale tale da ledere gli interessi finanziari dell'Unione europea in riferimento a una convenzione o decisione di sovvenzione o a un contratto finanziato a norma del presente regolamento.

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

TITOLO II

DISPOSIZIONI GENERALI E FINALI

Articolo 25

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato di coordinamento dell'MCE. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

([1]) 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).

([2]) 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 15.11.1996, pag. 2).

▼B

3. Il comitato assicura un'analisi orizzontale dei programmi di lavoro di cui all'articolo 17 per garantire la loro coerenza nonché l'individuazione, lo sfruttamento e la valutazione di sinergie tra i settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. Esso si adopera in particolare per coordinare tali programmi di lavoro al fine di consentire l'adozione di inviti a presentare proposte multisettoriali.

Articolo 26

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 21 è conferito alla Commissione dal 1º gennaio 2014 al 31 dicembre 2020.

3. La delega di potere di cui all'articolo 21 può essere revocata in qualunque 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. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato in forza dell'articolo 21 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.

Articolo 27

Valutazione

1. Entro il 31 dicembre 2017 la Commissione, in collaborazione con gli Stati membri e i beneficiari interessati, prepara una relazione da presentare al Parlamento europeo e al Consiglio in cui valuta il conseguimento degli obiettivi di tutte le misure (considerando risultati e impatto), l'efficienza dell'uso delle risorse e il valore aggiunto europeo dell'MCE, ai fini della decisione da prendere circa il rinnovo, la modifica o la sospensione delle misure. La valutazione riguarda anche le possibilità di semplificazione, la coerenza interna ed esterna delle misure, il sussistere della rilevanza di tutti gli obiettivi e il loro contributo alle priorità dell'Unione in termini di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, anche per quanto concerne gli effetti sulla coesione economica, sociale e territoriale. La relazione di valutazione comprende una valutazione delle economie di scala realizzate dalla Commissione a livello finanziario, tecnico e umano nella gestione dell'MCE e, se del caso, del numero totale dei progetti che sfruttano le sinergie tra i settori. La valutazione esamina inoltre il modo per rendere più efficaci gli strumenti finanziari. La relazione di valutazione tiene conto dei risultati emersi dalla valutazione relativa all'impatto a lungo termine delle misure precedenti.

▼B

2. L'MCE tiene conto della valutazione completa e indipendente dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti da effettuarsi nel 2015. Sulla base di tale valutazione la Commissione e gli Stati membri valutano la pertinenza dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti e la sua efficacia nell'accrescere il volume degli investimenti in progetti prioritari e nel migliorare l'efficienza della spesa dell'Unione.

3. La Commissione, in stretta collaborazione con gli Stati membri e i beneficiari, effettua una valutazione ex post circa l'efficacia ed efficienza dell'MCE, il suo impatto sulla coesione economica, sociale e territoriale, il suo contributo alle priorità dell'Unione in termini di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, nonché l'entità e i risultati del sostegno utilizzato al fine di conseguire gli obiettivi in materia di cambiamenti climatici.

4. Le valutazioni tengono conto dei progressi compiuti valutati avendo riguardo agli indicatori di efficienza di cui agli articoli 3 e 4.

5. La Commissione comunica le conclusioni di tali valutazioni al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni.

6. La Commissione e gli Stati membri, assistiti dagli altri eventuali beneficiari, possono procedere a una valutazione delle modalità di realizzazione dei progetti nonché dell'impatto della loro attuazione, al fine di stabilire se gli obiettivi previsti, compresi quelli in materia di tutela dell'ambiente, siano stati raggiunti.

7. La Commissione può chiedere a uno Stato membro interessato da un progetto di interesse comune di presentare una valutazione specifica delle azioni e dei progetti collegati finanziati in virtù del presente regolamento oppure, eventualmente, di fornirle le informazioni e l'assistenza necessarie per procedere alla valutazione di tali progetti.

Articolo 28

Informazione, comunicazione e pubblicità

1. I beneficiari ed eventualmente gli Stati membri interessati curano che sia data adeguata pubblicità, all'insegna della trasparenza, ai contributi concessi a norma del presente regolamento per far conoscere all'opinione pubblica il ruolo svolto dall'Unione nella realizzazione dei progetti.

2. La Commissione realizza azioni di informazione e comunicazione riguardo ai progetti e ai risultati dell'MCE. Le risorse assegnate ad azioni di comunicazione a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, concorrono anche alla copertura delle spese per la comunicazione istituzionale delle priorità politiche dell'Unione, nella misura in cui questo sono legate agli obiettivi generali di cui all'articolo 3.

▼B

Articolo 29

Modifica del regolamento (UE) n. 913/2010

Il regolamento (UE) n. 913/2010 è così modificato:

l'allegato del regolamento (UE) n. 913/2010 è sostituito dal testo dell'allegato II del presente regolamento. Conseguentemente, i riveduti corridoi ferroviari merci rimangono soggetti alle disposizioni del regolamento (UE) n. 913/2010.

Articolo 30

Disposizioni transitorie

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

Articolo 31

Abrogazione

Fatto salvo l'articolo 30 del presente regolamento, il regolamento (CE) n. 680/2007 e il regolamento (CE) n. 67/2010 sono abrogati a decorrere dal 1º gennaio 2014.

Articolo 32

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1º gennaio 2014.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

▼B

ALLEGATO I

PARTE I

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

1. **Priorità orizzontali**

Gestione e servizi innovativi	Cielo unico europeo – sistema SESAR
Gestione e servizi innovativi	Sistemi di applicazioni telematiche per le strade, le ferrovie, le vie navigabili interne e le navi (STI, ERTMS, RIS e VTMIS)
Gestione e servizi innovativi	Rete centrale di porti marittimi, autostrade del mare e aeroporti, infrastrutture sicure e protette
Nuove tecnologie e innovazioni	Nuove tecnologie e innovazioni conformemente all'articolo 33, lettere da a) a d), del regolamento (UE) n. 1315/2013

2. **Corridoi della rete centrale**

Baltico – Adriatico

ALLINEAMENTO:

Gdynia – Danzica – Katowice/Sławków

Danzica – Varsavia – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Vienna

Stettino/Świnoujście – Poznań – Breslavia – Ostrava

Katowice – Žilina – Bratislava – Vienna

Vienna – Graz – Villach – Udine – Trieste

Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna

Graz – Maribor – Lubiana – Capodistria/Trieste

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Gdynia – Katowice	Ferrovia	Lavori
Gdynia, Danzica	Porti	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali
Varsavia – Katowice	Ferrovia	Lavori
Breslavia – Poznań – Stettino/Świnoujście	Ferrovia	Lavori
Świnoujście, Stettino	Porto	Interconnessioni con i porti
Bielsko Biala – Žilina	Strade	Lavori
Katowice - Ostrava - Brno - Vienna e Katowice - Žilina - Bratislava - Vienna	Ferrovia	Lavori, in particolare delle sezioni transfrontaliere PL-CZ, CZ-AT, PL-SK e SK-AT, linea Brno-Přerov; (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali e delle interconnessioni ferrovia – aeroporti

▼B

Vienna - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Ferrovia	Costruzione parziale di nuove linee (Galleria di base del Semmering e linea ferroviaria del Koralm), adeguamento ferrovia; lavori in corso; (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali; adeguamento della linea a doppio binario tra Udine - Cervignano e Trieste
Graz – Maribor – Pragersko	Ferrovia	Studi e lavori per secondo binario
Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria	Porti	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali

Mare del Nord – Baltico

ALLINEAMENTO:

Helsinki – Tallinn – Rīga

Ventspils – Rīga

Rīga – Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Varsavia

Frontiera BY – Varsavia – Poznań – Francoforte sull'Oder – Berlino – Amburgo

Berlino – Magdeburgo – Braunschweig – Hannover

Hannover – Brema – Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amsterdam

Utrecht – Rotterdam – Anversa

Hannover – Colonia – Anversa

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Helsinki – Tallinn	Porti, autostrade del mare	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali e delle loro interconnessioni, capacità rompighiaccio, autostrade del mare
Tallinn - Rīga - Kaunas - Varsavia	Ferrovia	Studi (dettagliati) per la nuova linea interamente interoperabile con scartamento UIC; avvio dei lavori per la nuova linea entro il 2020; adeguamento e nuova linea sul territorio PL; interconnessioni ferrovia – aeroporti/porti, terminali ferroviario-stradali, autostrade del mare
Ventspils – Rīga	Ferrovia	Adeguamento, interconnessioni con i porti, autostrade del mare
Klaipėda – Kaunas	Ferrovia	Adeguamento, interconnessioni con i porti, autostrade del mare
Kaunas – Vilnius	Ferrovia	Adeguamento, interconnessioni degli aeroporti, terminali ferroviario-stradali

▼B

Corridoio Via Baltica	Strade	Lavori per sezioni transfrontaliere (EE, LV, LT, PL)
Frontiera BY - Varsavia - Poznań - frontiera DE	Ferrovia	Lavori sulla linea esistente, studi per linea ferroviaria ad alta velocità
Frontiera PL - Berlino - Hannover - Amsterdam/Rotterdam	Ferrovia	Studi e adeguamento di diverse sezioni (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlino)
Wilhelmshaven - Bremerhaven - Brema	Ferrovia	Studi e lavori
Berlino - Magdeburgo – Hannover, Mittellandkanal, canali della Germania occidentale, Reno, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Vie navigabili interne	Studi, lavori per migliorare la navigabilità e adeguamento delle vie navigabili e delle chiuse
Chiuse di Amsterdam e Amsterdam - Rijnkanaal	Vie navigabili interne	Studi in corso sulle chiuse; porto; interconnessioni (studi e lavori, compreso l'adeguamento del "Beatrix Lock" (chiusa di Beatrix))

Mediterraneo

ALLINEAMENTO:

Algeciras – Bobadilla –Madrid – Saragozza – Tarragona

Siviglia – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

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

Lubiana/Fiume – Zagabria – Budapest – frontiera UA

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Algeciras - Madrid	Ferrovia	Studi in corso, lavori da avviare entro il 2015 e ultimare entro il 2020
Siviglia - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Ferrovia	Studi e lavori
Madrid - Saragozza - Barcellona	Ferrovia	Adeguamento delle linee esistenti (scartamento, binari secondari, piattaforme)
Valencia - Tarragona - Barcellona	Ferrovia	Costruzione tra il 2014 e il 2020
Barcellona	Porto	Interconnessioni ferroviarie con porto e aeroporto
Barcellona - Perpignan	Ferrovia	Sezione transfrontaliera, lavori in corso, completamento della nuova linea entro il 2015, adeguamento della linea esistente (scartamento, binari secondari, piattaforme)
Perpignan-Montpellier	Ferrovia	Snodo Nîmes - Montpellier da rendere operativo nel 2017, snodo Montpellier - Perpignan entro il 2020

▼B

Lione	Ferrovia	Attenuazione delle strozzature di Lione: studi e lavori
Lione – Avignone – Marsiglia	Ferrovia	Adeguamento
Lione - Torino	Ferrovia	Sezione transfrontaliera, lavori sulla galleria di base; studi e lavori sulle vie di accesso
Milano - Brescia	Ferrovia	Parziale adeguamento della linea ad alta velocità e linea ad alta velocità parzialmente nuova
Brescia - Venezia - Trieste	Ferrovia	Lavori da avviare entro il 2014 su diverse sezioni in sinergia con i lavori di adeguamento intrapresi sulle tratte comuni come nel corridoio Baltico – Adriatico
Milano – Cremona- Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Vie navigabili interne	Studi e lavori
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Porti di navigazione interna	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali
Trieste - Divača	Ferrovia	Studi e parziale adeguamento in corso; sezione transfrontaliera da realizzare con termine oltre il 2020
Capodistria - Divača - Lubiana - Pragersko	Ferrovia	Studi e adeguamento/linea parzialmente nuova
Fiume – Zagrabia – Budapest	Ferrovia	Studi e lavori (inclusa la costruzione di nuovo binario e secondo binario tra Fiume e frontiera HU)
Fiume	Porto	Adeguamento e sviluppo dell'infrastruttura, sviluppo di piattaforme e interconnessioni multimodali
Lubiana – Zagabria	Ferrovia	Studi e lavori
Nodo di Lubiana	Ferrovia	Nodo ferroviario di Lubiana, compresa piattaforma multimodale; interconnessione ferrovia-aeroporto
Pragersko - Zalalövö	Ferrovia	Sezione transfrontaliera: studi, inizio dei lavori entro il 2020
Lendava - Letenye	Strade	Adeguamento della sezione transfrontaliera
Boba- Székesfehérvár	Ferrovia	Adeguamento
Budapest – Miskolc - frontiera UA	Ferrovia	Adeguamento
Vásárosnamény-frontiera UA	Strade	Adeguamento della sezione transfrontaliera

Oriente/Med. orientale

ALLINEAMENTO:

Amburgo – Berlino

Rostock – Berlino – Dresda

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburgo – Dresda

▼B

Dresda – Ústí nad Labem – Mělník/Praha - Kolín

Kolín – Pardubice – Brno – Vienna/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – frontiera TR

Sofia – Salonicco – Atene – Pireo – Limassol – Nicosia

Atene – Patrasso/Igoumenitsa

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Dresda – Praga	Ferrovia	Studi per linea ferroviaria ad alta velocità
Praga	Ferrovia	Adeguamento, bypass merci; collegamento ferroviario aeroporto
Amburgo - Dresda - Praga - Pardubice	Vie navigabili interne	Studi Elba e Vltava, lavori per migliorare la navigabilità e adeguamento
Chiuse di Děčín	Vie navigabili interne	Studi
Praha - Brno - Břeclav	Ferrovia	Adeguamento, anche per quanto concerne il nodo ferroviario di Brno e la piattaforma multimodale
Břeclav – Bratislava	Ferrovia	Sezione transfrontaliera, adeguamento
Bratislava - Hegyeshalom	Ferrovia	Sezione transfrontaliera, adeguamento
Mosonmagyaróvár – frontiera SK	Strade	Adeguamento della sezione transfrontaliera
Tata – Biatorbágy	Ferrovia	Adeguamento
Budapest - Arad - Timișoara - Calafat	Ferrovia	Adeguamento quasi ultimato in HU, ancora in corso in RO
Vidin – Sofia – Burgas/frontiera TR Sofia – Salonicco – Atene/Pireo	Ferrovia	Studi e lavori Vidin – Sofia – Salonicco – Atene; adeguamento Sofia – Burgas/frontiera TR
Vidin – Craiova	Strade	Adeguamento della sezione transfrontaliera
Salonicco, Igoumenitsa	Porto	Adeguamento e sviluppo dell'infrastruttura, interconnessioni multimodali
Atene/Pireo/Heraklion – Limassol	Porti, autostrade del mare	Capacità portuale e interconnessioni multimodali
Limassol – Nicosia	Porti, piattaforme multimodali	Adeguamento dell'interconnessione modale, compresa la circonvallazione meridionale di Nicosia, studi e lavori, sistemi di gestione del traffico
Nicosia - Larnaca	Piattaforme multimodali	Interconnessioni multimodali e sistemi di applicazioni telematiche

▼B

Patrasso	Porto	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali
Atene - Patrasso	Ferrovia	Studi e lavori, interconnessioni con i porti

Scandinavia – Mediterraneo

ALLINEAMENTO:

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

Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Malmö – Copenaghen – Kolding/Lubecca – Amburgo – Hannover

Brema – Hannover – Norimberga

Rostock – Berlino – Lipsia – Monaco

Norimberga – Monaco – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze

Livorno/La Spezia - Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta

Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Hamina/Kotka – Helsinki	Porti, ferrovia	Interconnessioni con i porti, adeguamento ferrovia, capacità rompighiaccio
Helsinki	Ferrovia	Collegamento aeroporto-ferrovia
Frontiera RU - Helsinki	Ferrovia	Lavori in corso
Helsinki – Turku	Ferrovia	Adeguamento
Turku/Naantali – Stoccolma	Porti, autostrade del mare	Interconnessioni con i porti, capacità rompighiaccio
Stoccolma - Malmö (Triangolo nordico)	Ferrovia	Lavori in corso su sezioni specifiche
Trelleborg - Malmö – Göteborg – frontiera NO	Ferrovia, porto, autostrade del mare	Lavori, piattaforme multimodali e collegamento tra porto e hinterland
Fehmarn	Ferrovia	Studi in corso, lavori di costruzione collegamento fisso cintura di Fehmarn con inizio nel 2015
Copenaghen - Amburgo via Fehmarn: vie di accesso	Ferrovia	Vie di accesso in DK da ultimare entro il 2020, vie di accesso in DE da realizzare in due fasi: elettrificazione del primo binario con il completamento del collegamento fisso e secondo binario sette anni dopo
Rostock	Porti, autostrade del mare	Interconnessioni ferroviarie con porti; traghetti a basse emissioni; capacità rompighiaccio
Rostock - Berlino - Norimberga	Ferrovia	Studi e adeguamento
Amburgo/Brema - Hannover	Ferrovia	Studi in corso

▼B

Halle – Lipsia – Norimberga	Ferrovia	Lavori in corso, da ultimare entro il 2017
Monaco – Wörgl	Ferrovia	Accesso alla galleria di base del Brennero e sezione transfrontaliera: studi
Galleria di base del Brennero	Ferrovia	Studi e lavori
Fortezza - Verona	Ferrovia	Studi e lavori
Napoli - Bari	Ferrovia	Studi e lavori
Napoli - Reggio Calabria	Ferrovia	Adeguamento
Verona – Bologna	Ferrovia	Adeguamento in corso
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Porti	Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali
Messina - Catania – Augusta/ Palermo	Ferrovia	Adeguamento (sezioni rimanenti)
Palermo/Taranto - Valletta/ Marsa Scirocco	Porti, autostrade del mare	Interconnessioni con i porti
La Valletta - Marsa Scirocco	Porto, aeroporto	Adeguamento dell'interconnessione modale, compresa Marsa Scirocco - Luqa - La Valletta
Bologna – Ancona	Ferrovia	Adeguamento

Reno – Alpi

ALLINEAMENTO:

Genova – Milano – Lugano – Basilea

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

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

Nimega – Rotterdam – Vlissingen

Colonia – Liegi – Bruxelles – Gand

Liegi – Anversa – Gand – Zeebrugge

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Genova	Porto	Interconnessioni con i porti
Genova - Milano/Novara - frontiera CH	Ferrovia	Studi; inizio dei lavori entro il 2020
Basilea – Anversa/Rotterdam - Amsterdam	Vie navigabili interne	Lavori per migliorare la navigabilità
Karlsruhe - Basilea	Ferrovia	Lavori in corso
Francoforte - Mannheim	Ferrovia	Studi in corso
Liegi	Ferrovia	Collegamento ferroviario porto e aeroporto
Rotterdam – Zevenaar	Ferrovia	Studi in corso, adeguamento

▼B

Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Ferrovia	Lavori in corso
Zeebrugge – Gand – Anversa - frontiera DE	Ferrovia	Adeguamento

Atlantico

ALLINEAMENTO:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines/Lisbona – Madrid – Valladolid

Lisbona – Aveiro – Leixões/Porto

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

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

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

Mare del Nord – Mediterraneo

ALLINEAMENTO:

Belfast – Baile Átha Cliath/Dublino – Corcaigh/Cork

Glasgow/Edimburgo – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/Londra /Southampton

Londra – Lilla – Bruxelles

▼B

Amsterdam – Rotterdam – Anversa – Bruxelles – Lussemburgo

Lussemburgo – Metz – Digione – Macon – Lione – Marsiglia

Lussemburgo – Metz – Strasburgo – Basilea

Anversa/Zeebrugge – Gand – Dunkerque/Lilla – Parigi

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Corcaigh/Cork - Dublino - Baile Átha Cliath/Belfast	Ferrovia	Studi e lavori; interconnessione Baile Átha Cliath/Dublino (DART)
Belfast	Porto, collegamenti multimodali	Adeguamento
Glasgow - Edimburgo	Ferrovia	Adeguamento
Manchester – Liverpool	Ferrovia	Adeguamento ed elettrificazione, compreso il Northern Hub
Birmingham – Reading – Southampton	Ferrovia	Adeguamento della linea per il trasporto merci
Baile Átha Cliath/Dublino, Corcaigh/Cork, Southampton	Porti, ferrovia	Studi e lavori su capacità portuale, autostrade del mare e interconnessioni
Dunkerque	Porto	Ulteriore sviluppo di piattaforme e interconnessioni multimodali
Calais - Parigi	Ferrovia	Studi preliminari
Bruxelles	Ferrovia	Studi e lavori (connessione nord-sud per linee convenzionali e ad alta velocità)
Felixstowe – Midlands	Ferrovia, porto, piattaforme multimodali	Adeguamento ferrovia, interconnessioni porto e piattaforme multimodali
Maas, compresa Maaswerken	Vie navigabili interne	Adeguamento
Albertkanaal/ Canale Bocholt-Herentals	Vie navigabili interne	Adeguamento
Corridoio Reno-Schelda: Volkeraklock e Kreekraklock, Krammerlock e Lock Hansweert	Vie navigabili interne	Chiuse: studi in corso
Terneuzen	Marittimo	Chiuse: studi in corso; lavori
Terneuzen - Gand	Vie navigabili interne	Studi, adeguamento
Zeebrugge	Porto	Chiuse: studi, interconnessioni (studi e lavori)
Anversa	Marittimo, porto, ferrovia	Chiuse: studi in corso; porto; interconnessioni (compreso l'accesso di una seconda linea ferroviaria al porto di Anversa)
Rotterdam - Anversa	Ferrovia	Adeguamento della linea ferroviaria di trasporto merci

▼B

Canale Senna Nord; Senna - Schelda	Vie navigabili interne	Studi e lavori; adeguamento, comprese connessioni transfrontaliere e multimodali
Dunkerque – Lilla	Vie navigabili interne	Studi in corso
Anversa, Bruxelles, Charleroi	Vie navigabili interne	Adeguamento
Adeguamento delle vie navigabili in Vallonia	Vie navigabili interne	Studi, adeguamento, connessioni intermodali
Bruxelles - Lussemburgo - Strasburgo	Ferrovia	Lavori in corso
Anversa – Namur - frontiera LUX – frontiera FR	Ferrovia	Adeguamento della linea ferroviaria per il trasporto merci
Strasburgo - Mulhouse - Basilea	Ferrovia	Adeguamento
Collegamenti ferroviari Lussemburgo - Digione - Lione (TGV Reno – Rodano)	Ferrovia	Studi e lavori
Lione	Ferrovia	Bypass orientale: studi e lavori
Canale Saona - Mosella/Reno	Vie navigabili interne	Studi preliminari in corso
Rodano	Vie navigabili interne	Adeguamento
Porto di Marsiglia-Fos	Porto	Interconnessioni e terminali multimodali
Lione - Avignone - Porto di Marsiglia -Fos	Ferrovia	Adeguamento

Reno – Danubio

ALLINEAMENTO:

Strasburgo – Stoccarda – Monaco – Wels/Linz

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

Monaco/Norimberga – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – frontiera UA

Wels/Linz – Vienna – Bratislava – Budapest – Vukovar

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

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

Collegamento ferroviario Strasburgo - Kehl Appenweier	Ferrovia	Lavori interconnessione Appenweier
Karlsruhe - Stoccarda - Monaco	Ferrovia	Studi e lavori in corso
Ostrava/Přerov – Žilina – Kosice – frontiera UA	Ferrovia	Adeguamento, piattaforme multimodali

▼B

Zlín – Žilina	Strade	Sezione stradale transfrontaliera
Monaco – Praha	Ferrovia	Studi e lavori
Norimberga – Praha	Ferrovia	Studi e lavori
Monaco - Mühldorf - Freilassing - Salisburgo	Ferrovia	Studi e lavori in corso
Salisburgo - Wels	Ferrovia	Studi
Norimberga - Ratisbona - Passau - Wels	Ferrovia	Studi e lavori
Collegamento ferroviario Wels - Vienna	Ferrovia	Fine dei lavori prevista entro il 2017
Vienna – Bratislava / Vienna – Budapest / Bratislava – Budapest	Ferrovia	Studi linea ferroviaria ad alta velocità (compreso l'allineamento delle connessioni tra le tre città)
Budapest - Arad	Ferrovia	Studi per rete ad alta velocità tra Budapest e Arad
Komárom – Komárno	Vie navigabili interne	Studi e lavori per ponte transfrontaliero
Arad - Brašov - Bucarest - Costanza	Ferrovia	Adeguamento di sezioni specifiche; studi sull'alta velocità
Meno – Canale Meno-Donau	Vie navigabili interne	Studi e lavori su diverse sezioni e strozzature; porti sulle vie navigabili interne: interconnessioni multimodali con ferrovia
Slavonski Brod	Porto	Studi e lavori
Giurgiu, Galați	Porto	Ulteriore sviluppo di piattaforme multimodali e collegamenti con l'hinterland: studi e lavori
Danuio (Kehlheim - Costanza/Midia/Sulina)	Vie navigabili interne	Studi e lavori su diverse sezioni e strozzature; porti sulle vie navigabili interne: interconnessioni multimodali
Sava	Vie navigabili interne	Studi e lavori su diverse sezioni e strozzature (incluso ponte transfrontaliero)
Canale București – Dunăre Canal	Vie navigabili interne	Studi e lavori
Costanza	Porto, autostrade del mare	Interconnessioni con i porti, autostrade del mare (compresi i servizi rompighiaccio)
Craiova – București	Ferrovia	Studi e lavori

3. **Altre sezioni della rete centrale**

Sofia – frontiera ex Repubblica jugoslava di Macedonia	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi in corso
Sofia – frontiera Serbia	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi in corso
Timișoara – frontiera Serbia	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi in corso
Breslavia – Praha	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi

▼B

Nowa Sól – Hradec Králové	Transfrontaliera	Strade	Lavori
Brno - frontiera AT	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Budapest – Zvolen	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Budapest – frontiera SRB	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi
Corridoio di Botnia: Luleå – Oulu	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi e lavori
Iaşi-frontiera MD	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi in corso e lavori
Suceava - frontiera UA	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi e lavori
Progetti prioritari quali definiti all'allegato III della decisione n. 661/2010/UE (Praha - Linz, nuova linea ferroviaria ad alta capacità: valico transpirenaico centrale "Ferrovia del Reno" (Rheidt-Anversa))	Transfrontaliera	Ferrovia	Studi in corso
Târgu Neamt–Ungheni	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Marijampolè-Kybartai (frontiera LT/RU)	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Vilnius-frontiera LT/BY	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Ioannina – Kakavia (frontiera EL/AL)	Transfrontaliera	Strade	Studi
Kleidi – Polikastro – Evzonoi (frontiera EL/FYROM)	Transfrontaliera	Strade	Adeguamento
Serres – Promahonas (frontiera EL/BG)	Transfrontaliera	Strade	Lavori in corso
Alexandroupoli – Kipoi (frontiera EL/TR)	Transfrontaliera	Strade	Studi e lavori
Dubrovnik – frontiera HR/ ME	Transfrontaliera	Strade	Lavori
Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	Transfrontaliera	Ferrovia	Lavori
La Coruña - Vigo - Palencia Gijón - Palencia	Strozzatura	Ferrovia, autostrade del mare	Lavori in corso (inclusi porti e piattaforme multimodali)
Francoforte – Fulda – Erfurt – Berlino	Strozzatura	Ferrovia	Studi
Linea ferroviaria Egnatia	Strozzatura	Ferrovia	Studi in corso
Sundsvall – Umeå – Luleå	Strozzatura	Ferrovia	Studi e lavori
Zagabria – frontiera SR	Strozzatura	Ferrovia	Studi e lavori
La Coruña – Madrid (servizio passeggeri ad alta velocità)	Strozzatura	Ferrovia	Lavori in corso

▼B

Stoccolma – Gävle – Sundsvall	Altro, rete centrale	Ferrovia	Lavori
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Altro, rete centrale	Ferrovia	Lavori
Botnia – Kiruna – frontiera NO	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi e lavori
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento
Collegamento ferroviario Sionainn/Shannon Faing/ Foynes - Gabhal Luimnigh/ Limerick junction	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi
Alta velocità 2	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi e lavori per una linea ad alta velocità Londra – Midlands
Frontiera UA – Cracovia – Katowice – Breslavia – Dresda	Altro, rete centrale	Ferrovia	Lavori
Rīga – frontiera RU/BY	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento
Vilnius – frontiera BY	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento, interconnessione aeroporto
Kybartai – Kaunas	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento
Tallin – Tartu – Koidula – frontiera RU	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento
Marsiglia – Tolone – Nizza – Ventimiglia – Genova	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi sull'alta velocità
Bordeaux – Tolosa	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi sull'alta velocità
Helsinki – Oulu	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento di sezioni
Bilbao – Pamplona – Saragozza – Sagunto	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi e lavori
Brunsbüttel - Kiel (Nord-Ostseecanal)	Altro, rete centrale	Vie navigabili interne	Ottimizzazione dello stato di navigazione
Cardiff - Bristol - Londra	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento, compreso Crossrail
Alba-Iulia – Turda – Dej – Suceava – Pașcani – Iași	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi e lavori
Bucarest - Buzău	Altro, rete centrale	Ferrovia	Ammodernamento e riabilitazione dell'infrastruttura ferroviaria e collegamenti con l'hinterland
Area della Ruhr - Münster - Osnabrück - Amburgo	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento della sezione Münster - Lünen (linea a doppio binario)

▼B

Nantes - Tours - Lione	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi e lavori
Ploieşti-Suceava	Altro, rete centrale	Ferrovia	Studi
Heraklion	Altro, rete centrale	Aeroporto, infrastruttura/ sistemi di trasporto combinato	Studi e lavori di costruzione, adeguamento e sviluppo dell'infrastruttura, interconnessioni multimodali
Huelva – Siviglia	Altro, rete centrale	Ferrovia	Lavori in corso
Fredericia-Frederikshavn	Altro, rete centrale	Ferrovia	Adeguamento, compresa elettrificazione
Barcellona – Valencia – Livorno	Altro, rete centrale	Autostrade del mare	Adeguamento

PARTE II

ELENCO DI CORRIDOI E AREE PRIORITARI PER LE INFRASTRUTTURE NEL SETTORE DELL'ENERGIA

1. **Corridoi prioritari dell'elettricità**

(1) Rete elettrica offshore nei mari del Nord Europa ("NSOG"): sviluppo della rete elettrica offshore integrata e relativi interconnettori nel Mar del Nord, nel Mare d'Irlanda, nella Manica, nel Mar Baltico e nelle acque confinanti per trasportare elettricità dalle fonti di energia rinnovabili offshore ai centri di consumo e stoccaggio e per aumentare lo scambio di elettricità transfrontaliero.

Stati membri interessati: Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Irlanda, Lussemburgo, Paesi Bassi, Regno Unito, Svezia.

(2) Interconnessioni di elettricità nord-sud nell'Europa occidentale ("NSI West Electricity"): interconnessioni tra gli Stati membri della regione e con l'area del Mediterraneo, compresa la Penisola Iberica, in particolare per integrare l'elettricità proveniente da fonti di energia rinnovabili e consolidare le infrastrutture di rete interne al fine di promuovere l'integrazione del mercato nella regione.

Stati membri interessati: Austria, Belgio, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna, Regno Unito.

(3) Interconnessioni di elettricità nord-sud in Europa centro-orientale e sud-orientale ("NSI East Electricity"): interconnessioni e linee interne lungo le direttrici nord-sud ed est-ovest per completare il mercato interno e integrare la produzione da fonti rinnovabili di energia rinnovabili.

Stati membri interessati: Austria, Bulgaria, Cipro, Croazia, Germania, Grecia, Italia, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Ungheria.

(4) Piano di interconnessione del mercato energetico del Baltico per l'elettricità ("BEMIP Electricity"): interconnessioni tra gli Stati membri nella regione del Baltico e conseguente rafforzamento delle infrastrutture di rete interne, per porre fine all'isolamento degli Stati baltici e promuovere l'integrazione del mercato adoperandosi, tra l'altro, per l'integrazione dell'energia rinnovabile nella regione.

Stati membri interessati: Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia, Svezia.

▼B

2. **Corridoi prioritari del gas**

(1) Interconnessioni di gas nord-sud in Europa occidentale (“NSI West Gas”): infrastruttura del gas per i flussi nord-sud nell'Europa occidentale, al fine di diversificare ulteriormente le rotte di approvvigionamento e per aumentare l'erogabilità del gas a breve termine.

Stati membri interessati: Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito, Spagna.

(2) Interconnessioni di gas nord-sud in Europa centro-orientale e sud-orientale (“NSI East Gas”): infrastruttura del gas per le connessioni regionali tra la regione del Mar Baltico, l'Adriatico e il Mar Egeo, il Mediterraneo orientale e il Mar Nero e al loro interno, nonché per aumentare la diversificazione e la sicurezza dell'approvvigionamento di gas.

Stati membri interessati: Austria, Bulgaria, Cipro, Croazia, Germania, Grecia, Italia, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Ungheria.

(3) Corridoio meridionale del gas (“SGC”): infrastruttura per il trasporto del gas dal Bacino del Mar Caspio, dall'Asia Centrale, dal Medio Oriente e dal Bacino del Mediterraneo orientale all'Unione al fine di aumentare la diversificazione dell'approvvigionamento di gas.

Stati membri interessati: Austria, Bulgaria, Cipro, Croazia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Ungheria

(4) Piano di interconnessione del mercato energetico del Baltico per il gas (“BEMIP Gas”): infrastruttura del gas per porre termine all'isolamento dei tre Stati baltici e della Finlandia e alla loro dipendenza da un unico fornitore, per rafforzare di conseguenza le infrastrutture di rete interne e per aumentare la diversificazione e la sicurezza degli approvvigionamenti nella regione del Mar Baltico.

Stati membri interessati: Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia, Svezia.

3. **Aree tematiche prioritarie**

(1) Diffusione di reti intelligenti: adozione delle tecnologie di rete intelligenti in tutta l'Unione europea per integrare in maniera efficiente il comportamento e le azioni di tutti gli utenti collegati alla rete elettrica, in particolare la produzione di grandi quantitativi di elettricità a partire da fonti di energia rinnovabili o distribuite e la risposta alla domanda dei consumatori.

Stati membri interessati: tutti.

(2) Autostrade elettriche: prime autostrade elettriche entro il 2020, in vista della costruzione di un sistema di autostrade elettriche in tutta l'Unione europea in grado di:

a) integrare il surplus di produzione eolica in continua crescita nel Mare del Nord e nel Mar Baltico e nelle zone circostanti e accrescere la produzione di energia rinnovabile nell’Europa orientale e meridionale nonché nell'Africa settentrionale;

b) collegare questi nuovi centri di produzione con le principali capacità di stoccaggio nei paesi nordici, nelle Alpi e in altre regioni e con i principali centri di consumo; nonché

c) far fronte a un'offerta di elettricità sempre più variabile e decentrata e a una domanda sempre più flessibile.

Stati membri interessati: tutti.

▼B

(3) Rete transfrontaliera dell'anidride carbonica: sviluppo di un'infrastruttura di trasporto dell'anidride carbonica tra gli Stati membri e con i paesi terzi vicini in vista della realizzazione della cattura e dello stoccaggio dell'anidride carbonica.

Stati membri interessati: tutti.

PARTE III

TERMINI, CONDIZIONI E PROCEDURE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

Obiettivo e motivazione

Gli strumenti finanziari previsti dall'MCE servono a facilitare l'accesso dei progetti di infrastrutture al finanziamento di progetti e imprese utilizzando il finanziamento dell'Unione come leva.

Gli strumenti finanziari contribuiscono a finanziare progetti di interesse comune con chiaro valore aggiunto europeo e a facilitare un maggiore coinvolgimento del settore privato nel finanziamento a lungo termine di tali progetti nel settore dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia, ivi comprese le reti a banda larga.

Di tali strumenti beneficiano progetti con esigenze di finanziamento a medio e lungo termine; essi comporteranno maggiori vantaggi in termini di impatto sul mercato, efficienza amministrativa e uso delle risorse.

Detti strumenti offrono ai soggetti interessati nel settore delle infrastrutture, quali finanziatori, autorità pubbliche, gestori di infrastrutture, imprese di costruzioni e operatori, un armamentario coerente e orientato al mercato di assistenza finanziaria dell'Unione.

Gli strumenti finanziari comprendono:

a) uno strumento per prestiti e garanzie la cui concessione è facilitata da strumenti di condivisione del rischio, tra cui meccanismi di supporto di credito a favore di obbligazioni per il finanziamento di progetti ("Strumento di debito"); e

b) uno strumento di capitale ("Strumento di capitale"),

che contribuiscono a superare i vincoli di mercato migliorando il finanziamento e/o i profili di rischio degli investimenti nelle infrastrutture. A sua volta, ciò migliora l'accesso delle società e di altri beneficiari a prestiti, garanzie, capitale e altre forme di finanziamento privato.

Prima che sia completata la concezione degli strumenti di debito e di capitale, la Commissione esegue una valutazione ex-ante conformemente al regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012. Ove appropriato, contribuisce a tale valutazione anche l'esame di strumenti finanziari esistenti comparabili.

I. **Strumento di debito**

1. *Disposizioni generali*

Lo strumento di debito intende contribuire a superare le carenze dei mercati europei dei capitali di debito offrendo una condivisione del rischio per il finanziamento del debito. Questo è fornito da entità delegate o da strumenti di investimento dedicati sotto forma di debito privilegiato o di debito subordinato o di garanzia.

▼B

Lo strumento di debito comprende uno strumento di condivisione del rischio per i prestiti e le garanzie e l'iniziativa Prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti. I promotori dei progetti possono inoltre cercare di ottenere un finanziamento nell'ambito dello strumento di capitale.

a) Strumento di condivisione del rischio per i prestiti e le garanzie

Lo strumento di condivisione del rischio per i prestiti e le garanzie è concepito in modo da costituire una capacità aggiuntiva di assumere rischio presso le entità delegate, il che consente a queste di offrire un debito subordinato e privilegiato, sia finanziato che non finanziato, a favore di progetti e imprese allo scopo di facilitare l'accesso dei promotori ai finanziamenti bancari. Il finanziamento del debito di tipo subordinato si colloca a livello inferiore rispetto al debito privilegiato ma a livello superiore rispetto al capitale e al finanziamento ad esso connesso.

Lo strumento del debito subordinato non finanziato non supera il 30 % dell'importo totale del debito privilegiato emesso.

Il finanziamento del debito primario fornito dallo strumento di debito non supera il 50 % dell'importo totale del finanziamento globale del debito primario fornito dall'entità delegata o dallo strumento di investimento dedicato.

b) Iniziativa Prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti

Lo strumento di condivisione del rischio per i prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti è concepito come finanziamento del debito subordinato allo scopo di facilitare il finanziamento delle società di progetto con raccolta di debito primario sotto forma di obbligazioni. Questo strumento di supporto del credito mira a far sì che il debito primario possa conseguire un merito di credito elevato ("investment grade").

Esso si colloca a livello inferiore rispetto al debito primario ma a livello superiore rispetto al capitale e al finanziamento ad esso connesso.

Lo strumento di debito subordinato non supera il 30 % dell'importo totale del debito privilegiato emesso.

2. *Parametri finanziari e leva*

I parametri di condivisione del rischio e dei profitti sono fissati in modo da consentire il conseguimento di obiettivi strategici specifici, tra cui l'individuazione di determinate categorie di progetti, pur mantenendo l'approccio orientato al mercato dello strumento di debito.

L'effetto leva della dello strumento di debito – definito come il finanziamento totale (ossia il contributo dell'Unione più il contributo da altre fonti) diviso per il contributo dell'Unione – dovrebbe situarsi tra 6 e 15, a seconda del tipo di operazioni interessate (livello di rischio, beneficiari finali, e finanziamento del debito di cui trattasi).

3. *Combinazione con altre fonti di finanziamento*

Il finanziamento attraverso lo strumento di debito può essere combinato con altri contributi di bilancio riservati elencati di seguito, fatto salvo quanto disposto dal regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 e il pertinente fondamento giuridico:

a) altre parti dell'MCE,

b) altri strumenti, programmi e linee di bilancio nel bilancio dell'Unione,

c) Stati membri, comprese le autorità regionali e locali, che intendono contribuire con risorse proprie o con risorse disponibili dai fondi previsti dalle politiche di coesione senza modificare la natura dello strumento.

▼B

4. *Realizzazione*

Entità delegate

Le entità delegate sono scelte in conformità del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

La realizzazione a gestione indiretta può assumere la forma di mandati diretti alle entità delegate. Per gli strumenti disciplinati da mandati diretti (ossia a gestione indiretta) le entità delegate gestiscono il contributo dell'Unione allo strumento di debito e sono partner nella gestione del rischio.

Può inoltre essere prevista la costituzione di strumenti di investimento dedicati che consentano il raggruppamento di contributi da più investitori. Il contributo dell'Unione può essere subordinato a quello di altri investitori.

Concezione e realizzazione

La concezione è in linea con le disposizioni generali per gli strumenti finanziari fissate nel regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

I termini e le condizioni dettagliati per la realizzazione dello strumento di debito, relativi monitoraggio e controllo compresi, sono fissati in un accordo tra la Commissione e la rispettiva entità delegata, tenendo conto delle disposizioni di cui al presente allegato e al regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

Conto fiduciario

L'entità delegata accende un conto fiduciario in cui è versato il contributo dell'Unione e i profitti derivanti da tale contributo.

5. *Utilizzo del contributo dell'Unione*

Il contributo dell'Unione è utilizzato:

a) per l'accantonamento contro rischi

b) per coprire oneri e costi associati alla costituzione e gestione dello strumento di debito, relative valutazione e azioni di sostegno comprese, determinati in base al regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 e alla pratica di mercato. Gli oneri amministrativi e quelli legati ai risultati da corrispondere all'entità delegata non superano rispettivamente il 2 % e il 3 % del contributo dell'Unione effettivamente utilizzato per singole operazioni, secondo una metodologia che si basa sui costi e che è convenuta tra la Commissione e le entità delegate.

c) per azioni di sostegno direttamente connesse.

6. *Formazione dei prezzi, condivisione di rischi e profitti*

Lo strumento di debito comporta un prezzo, imputabile al beneficiario, conformemente alle norme e ai criteri pertinenti delle entità delegate o degli strumenti di investimento dedicati e in linea con le migliori prassi di mercato.

Per i mandati diretti alle entità delegate, il modello di condivisione del rischio prevede che la remunerazione del rischio applicata dall'entità delegata ai suoi mutuatari sia opportunamente condivisa tra l'Unione e l'entità delegata.

Per gli strumenti di investimento dedicati, il modello di condivisione del rischio prevede che la remunerazione del rischio applicata dallo strumento di investimento dedicato ai suoi mutuatari sia opportunamente condivisa tra l'Unione e gli altri investitori.

▼B

Indipendentemente dal modello di condivisione del rischio prescelto, l'entità delegata condivide in ogni caso una percentuale del rischio definito e sostiene in ogni caso la totalità del rischio residuo.

Il rischio massimo coperto dal bilancio dell'Unione non supera il 50 % del rischio del portafoglio di debito fissato come obiettivo nell'ambito dello strumento di debito. Il massimale di assunzione del rischio pari al 50 % si applica alla dimensione fissata come obiettivo degli strumenti di investimento dedicati.

7. *Procedura di domanda e di approvazione*

Le domande sono presentate rispettivamente all'entità delegata o a uno strumento di investimento dedicato, conformemente alle procedure standard di domanda che sono loro proprie. Le entità delegate e gli strumenti di investimento dedicati approvano i progetti secondo le rispettive procedure interne.

8. *Durata dello strumento di debito*

L'ultima tranche del contributo dell'Unione allo strumento di debito è impegnata dalla Commissione entro il 31 dicembre 2020. L'effettiva approvazione del finanziamento del debito da parte delle entità delegate o degli strumenti di investimento dedicati si conclude entro il 31 dicembre 2022.

9. *Scadenza*

Il contributo dell'Unione attribuito allo strumento di debito è riversato sul conto fiduciario pertinente al momento della scadenza del finanziamento del debito o allorché questo è rimborsato. Il conto fiduciario mantiene un finanziamento sufficiente a coprire gli oneri o i rischi connessi allo strumento di debito fino a scadenza.

10. *Relazioni*

La Commissione stabilisce, di concerto con l'entità delegata e in linea con il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, le modalità della relazione sull'attuazione dello strumento di debito.

Inoltre la Commissione, con il sostegno delle entità delegate, riferisce annualmente e fino al 2023 al Parlamento europeo e al Consiglio per quanto riguarda l'attuazione, le condizioni prevalenti di mercato per il ricorso allo strumento, i progetti aggiornati e il portafoglio dei progetti, comprese informazioni sui progetti nelle varie fasi della procedura, rispettando al contempo la riservatezza e le informazioni di mercato sensibili ai sensi dell'articolo 140, paragrafo 8 del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

11. *Monitoraggio, controllo e valutazione*

La Commissione controlla l'attuazione dello strumento di debito, anche mediante eventuali controlli in loco, ed effettua le verifiche e i controlli a norma del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

12. *Azioni di sostegno*

L'attuazione dello strumento di debito può essere sostenuta da una serie di misure di accompagnamento. Queste possono comprendere, tra l'altro, assistenza tecnica e finanziaria, azioni di sensibilizzazione dei fornitori di capitale e iniziative intese ad attrarre investitori privati.

Su richiesta della Commissione europea o degli Stati membri interessati, la Banca europea per gli investimenti fornisce assistenza tecnica, anche per quanto riguarda la strutturazione finanziaria, per i progetti di interesse comune, tra cui quelli che realizzano i corridoi della rete centrale di cui alla parte I. Tale assistenza tecnica include anche un sostegno alle amministrazioni ai fini dello sviluppo di una capacità istituzionale adeguata.

▼B

II. **Strumento di capitale**

1. *Disposizioni generali*

Lo strumento di capitale intende contribuire a superare le carenze dei mercati europei dei capitali fornendo investimenti azionari e quasi-azionari.

L'importo massimo del contributo dell'Unione è limitato come segue:

— 33 % dell'entità fissata come obiettivo per il fondo azionario oppure

— co-investimento in un progetto da parte dell'Unione non supera il 30 % del capitale complessivo di una società.

I promotori dei progetti possono inoltre cercare di ottenere un finanziamento ricorrendo allo strumento di debito.

2. *Parametri finanziari e leva*

I parametri di investimento sono fissati in modo da consentire il conseguimento di obiettivi strategici specifici, tra cui l'individuazione di determinate categorie di progetti infrastrutturali, pur mantenendo l'approccio orientato al mercato dello strumento.

L'effetto leva della dello strumento di capitale – definito come il finanziamento totale (ossia il contributo dell'Unione più il contributo da altri investitori) diviso per il contributo dell'Unione – dovrebbe situarsi tra 5 e 10, a seconda delle specificità del mercato.

3. *Combinazione con altre fonti di finanziamento*

Il finanziamento attraverso strumenti di capitale può essere combinato con altri contributi di bilancio riservati elencati di seguito, fatto salvo quanto disposto dal regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 e il pertinente fondamento giuridico:

a) altre parti dell'MCE,

b) altri strumenti, programmi e linee di bilancio nel bilancio dell'Unione, e

c) Stati membri, autorità regionali e locali comprese, che intendono contribuire con risorse proprie o risorse disponibili dei fondi previsti dalle politiche di coesione senza modificare la natura dello strumento.

4. *Realizzazione*

Entità delegate

Le entità delegate sono scelte in conformità del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

La realizzazione a gestione indiretta può assumere la forma di mandati diretti alle entità delegate. Per gli strumenti disciplinati da mandati diretti (ossia a gestione indiretta) le entità delegate gestiscono il contributo dell'Unione allo strumento di capitale.

Può inoltre essere prevista la costituzione di strumenti di investimento dedicati che consentono il raggruppamento di contributi da più investitori. Il contributo dell'Unione può essere subordinato a quello di altri investitori.

▼B

Per realizzare obiettivi strategici specifici, in casi debitamente motivati, il contributo dell'Unione può essere fornito da un'entità delegata a un progetto specifico come investimento congiunto.

Concezione e realizzazione

La concezione è in linea con le disposizioni generali per gli strumenti finanziari fissate nel regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

I termini e le condizioni dettagliati per la realizzazione dello strumento di capitale, relativi monitoraggio e controllo compresi, sono fissati in un accordo tra la Commissione e la rispettiva entità delegata, tenendo conto delle disposizioni di cui al presente allegato e al regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

Conto fiduciario

L'entità delegata accende un conto fiduciario in cui è versato il contributo dell'Unione e i profitti derivanti da tale contributo.

5. *Utilizzo del contributo dell'Unione*

Il contributo dell'Unione è utilizzato:

a) per quote di capitale;

b) per coprire oneri e costi associati alla costituzione e gestione dello strumento di capitale, relativa valutazione compresa, determinati in base al regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 e alla pratica di mercato, e

c) per azioni di sostegno direttamente connesse.

6. *Formazione dei prezzi, condivisione di rischi e profitti*

I profitti da capitale comprendono le componenti di rendimento abituale assegnate agli investitori nelle quote di capitale e dipendono dai risultati degli investimenti sottostanti.

7. *Procedura di domanda e di approvazione*

Le domande sono presentate rispettivamente all'entità delegata oppure a uno strumento di investimento dedicato, conformemente alle procedure standard di domanda che sono loro proprie. Le entità delegate e gli strumenti di investimento dedicati approvano i progetti secondo le rispettive procedure interne.

8. *Durata dello strumento di capitale*

L'ultima tranche del contributo dell'Unione allo strumento di capitale è impegnata dalla Commissione entro il 31 dicembre 2020. L'effettiva approvazione degli investimenti in capitale da parte delle entità delegate o degli strumenti di investimento dedicati si conclude entro il 31 dicembre 2022.

9. *Scadenza*

Il contributo dell'Unione attribuito allo strumento di capitale è riversato sul conto fiduciario pertinente nel momento in cui gli investimenti sono ultimati o altrimenti giunti a scadenza. Il conto fiduciario mantiene un finanziamento sufficiente a coprire gli oneri o i rischi connessi allo strumento di capitale fino alla scadenza.

10. *Relazioni*

La Commissione stabilisce di concerto con l'entità delegata e in linea con il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, le modalità della relazione sull'attuazione dello strumento di capitale.

▼B

Inoltre la Commissione, con il sostegno delle entità delegate, riferisce annualmente e fino al 2023 sull'attuazione al Parlamento europeo e al Consiglio ai sensi dell'articolo 140, paragrafo 8, del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

11. *Monitoraggio, controllo e valutazione*

La Commissione controlla l'attuazione dello strumento di capitale, anche mediante eventuali controlli in loco, ed effettua le verifiche e i controlli a norma del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

12. *Azioni di sostegno*

L'attuazione dello strumento di capitale può essere sostenuta da una serie di misure di accompagnamento. Queste possono comprendere, tra l'altro, assistenza tecnica e finanziaria, azioni di sensibilizzazione dei fornitori di capitale e iniziative intese ad attrarre investitori privati.

PARTE IV

PERCENTUALI INDICATIVE PER OBIETTIVI SPECIFICI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Le risorse di bilancio di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), ad eccezione di quelle assegnate ad azioni di sostegno al programma, sono ripartite tra gli obiettivi specifici nel settore dei trasporti di cui all'articolo 4, paragrafo 2, come segue:

a) eliminare le strozzature, accrescere l'interoperabilità ferroviaria, realizzare i collegamenti mancanti e, in particolare, migliorare le tratte transfrontaliere - 80 %;

b) garantire nel lungo periodo sistemi di trasporto sostenibili ed efficienti, al fine di prepararsi ai futuri flussi di trasporto previsti e di consentire la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto mediante la transizione verso tecnologie di trasporto innovative a basse emissioni di carbonio ed efficienti sul piano energetico, ottimizzando nel contempo la sicurezza - 5 %;

c) ottimizzare l'integrazione e l'interconnessione dei modi di trasporto e accrescere l'interoperabilità dei servizi di trasporto, assicurando nel contempo l'accessibilità alle infrastrutture di trasporto e tener conto del massimale per le componenti di bordo di sistema SESAR, RIS, VTMIS e ITS per il settore stradale di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera b), punto vi) - 15 %.

L'importo di 11 305 500 000 EUR trasferito dal Fondo di coesione è speso interamente per progetti riguardanti la realizzazione della rete centrale o per i progetti e le priorità orizzontali individuati nella parte I del presente allegato.

PARTE V

ELENCO DEGLI ORIENTAMENTI GENERALI DI CUI TENER CONTO AL MOMENTO DELLA FISSAZIONE DEI CRITERI DI AGGIUDICAZIONE

Al momento della fissazione dei criteri di aggiudicazione in conformità dell'articolo 17, paragrafo 5, si tiene conto almeno dei seguenti orientamenti generali:

a) la maturità dell'azione a livello di sviluppo del progetto;

b) la solidità del piano di attuazione proposto;

c) l'effetto di stimolo del sostegno dell'Unione sugli investimenti pubblici e privati, se del caso;

▼B

d) la necessità di superare ostacoli finanziari, quali l'assenza di finanziamenti da parte del mercato;

e) se del caso, l'impatto economico, sociale, climatico e ambientale e l'accessibilità;

f) la dimensione transfrontaliera, se del caso.

▼M1

PARTE VI

PRIORITÀ DI FINANZIAMENTO DEL TRASPORTO AI FINI DEI PROGRAMMI DI LAVORO ANNUALI E PLURIENNALI

1. **Priorità di finanziamento per i programmi di lavoro pluriennali**

1.1. Priorità di finanziamento per l'obiettivo di realizzare i collegamenti mancanti, eliminare le strozzature, rafforzare l'interoperabilità ferroviaria e, in particolare, migliorare le sezioni transfrontaliere:

i) progetti individuati in via preliminare sui corridoi della rete centrale (ferrovie, vie navigabili, strade, porti marittimi e interni);

ii) progetti individuati in via preliminare su altri tratti della rete centrale (ferrovie, vie navigabili, strade, porti marittimi e interni);

iii) interoperabilità ferroviaria;

iv) realizzazione dell'ERTMS.

1.2. Priorità di finanziamento per l'obiettivo di garantire sistemi di trasporto efficienti e sostenibili a lungo termine, al fine di prepararsi ai flussi di trasporto previsti per il futuro, e consentire la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto attraverso la transizione verso tecnologie di trasporto innovative a basse emissioni di carbonio e a basso consumo energetico, ottimizzando nel contempo la sicurezza:

i) introduzione di nuove tecnologie e innovazioni in tutti i modi di trasporto, con una particolare attenzione per la decarbonizzazione, le tecnologie innovative e di sicurezza per la promozione della sostenibilità, del funzionamento, della gestione, dell'accessibilità, della multimodalità e dell'efficienza della rete;

ii) infrastrutture sicure, comprese le aree di parcheggio sicure lungo la rete stradale centrale.

1.3. Priorità di finanziamento per l'obiettivo di ottimizzare l'integrazione e l'interconnessione dei modi di trasporto e accrescere l'interoperabilità dei servizi di trasporto, garantendo al contempo l'accessibilità delle infrastrutture di trasporto:

i) Cielo unico europeo – SESAR;

ii) servizi d'informazione fluviale;

iii) servizi di trasporto intelligente su strada;

iv) sistemi di monitoraggio del traffico navale e d'informazione;

v) autostrade del mare;

▼M1

vi) azioni che realizzano infrastrutture di trasporto in nodi della rete centrale, compresi i nodi urbani;

vii) collegamenti con e sviluppo di piattaforme logistiche multimodali.

1.4. Azioni di sostegno ai programmi

2. **Priorità di finanziamento per i programmi di lavoro annuali**

2.1. Priorità di finanziamento per l'obiettivo di eliminare le strozzature, rafforzare l'interoperabilità ferroviaria, realizzare i collegamenti mancanti e, in particolare, migliorare i tratti transfrontalieri:

i) progetti relativi a ferrovie, vie navigabili e strade della rete centrale comprese le connessioni con i porti interni e marittimi e con gli aeroporti, nonché lo sviluppo di porti;

ii) progetti sulla rete globale (ferrovie, vie navigabili, strade, porti marittimi e interni);

iii) progetti per collegare la rete transeuropea dei trasporti alle reti infrastrutturali dei paesi limitrofi, in particolare per quanto riguarda le sezioni transfrontaliere (ferrovie, vie navigabili, strade, porti marittimi e interni).

2.2. Priorità di finanziamento per l'obiettivo di garantire sistemi di trasporto efficienti e sostenibili a lungo termine, al fine di prepararsi ai flussi di trasporto previsti per il futuro, e consentire la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto attraverso la transizione verso tecnologie di trasporto innovative a basse emissioni di carbonio e a basso consumo energetico, ottimizzando nel contempo la sicurezza:

i) introduzione di nuove tecnologie e innovazioni, diverse da quelle previste dal programma di lavoro pluriennale;

ii) servizi di trasporto merci;

iii) azioni finalizzate alla riduzione del rumore nel trasporto ferroviario di merci, anche mediante l'adeguamento dei rotabili esistenti.

2.3. Priorità di finanziamento per l'obiettivo di ottimizzare l'integrazione e l'interconnessione dei modi di trasporto e accrescere l'interoperabilità dei servizi di trasporto, garantendo al contempo l'accessibilità delle infrastrutture di trasporto:

i) sistemi di applicazioni telematiche diversi da quelli previsti dal programma di lavoro pluriennale;

ii) azioni per migliorare l'accessibilità dell'infrastruttura di trasporto da parte delle persone disabili;

iii) azioni che realizzano infrastrutture di trasporto in nodi della rete centrale, compresi i nodi urbani;

iv) collegamenti con e sviluppo di piattaforme logistiche multimodali.

2.4. Strumenti finanziari del meccanismo per collegare l'Europa;

i) contributo agli strumenti finanziari, come stabilito all'articolo 14 e nella parte III dell'allegato del meccanismo per collegare l'Europa;

ii) azioni di sostegno ai programmi per gli strumenti finanziari innovativi.

▼B

ALLEGATO II

"ALLEGATO

ELENCO DEI PRIMI CORRIDOI MERCI

	Stati membri	Principali tracciati (1)	Istituzione dei corridoi merci
"Reno- Alpi"	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Anversa/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basilea]-Milano- Genova	Entro il 10 novembre 2013
"Mare del Nord – Mediterraneo"	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edimburgo (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-Londra (+)/Dunkerque (+)/Lilla (+)/Liegi (+)/Parigi (+)/ Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/ Anversa-Lussemburgo-Metz-Digione-Lione/[Basilea]-Marsiglia (+)	Entro il 10 novembre 2013
"Scandinavia – Mediterraneo"	SE, DK, DE, AT, IT	Stoccolma/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö-Copenaghen-Amburgo-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	Entro il 10 novembre 2015
"Atlantico"	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisbona/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/ San Sebastian-Irun- Bordeaux-Parigi/Le Havre/Metz – Strasburgo (+)/ Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	Entro il 10 novembre 2013
"Baltico – Adriatico"	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia -Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Vienna/Klagenfurt-Udine- Venezia/Trieste/Bologna/Ravenna/ Graz-Maribor-Lubiana-Capodistria/Trieste	Entro il 10 novembre 2015
"Mediterraneo"	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Saragozza /Barcellona-Marsiglia-Lione-Torino-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/Capodistria- Lubiana-Budapest Lubiana (+)/Fiume (+)-Zagabria (+)-Budapest-Zahony (frontiera ungherese-ucraina)	Entro il 10 novembre 2013
"Oriente/Med. orientale"	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— Bucarest-Costanza Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/Rostock (*)/Amburgo (*)-Praga-Vienna/ Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (frontiera bulgaro-turca)/ Promachonas-Salonicco-Atene-Patrasso (*)	Entro il 10 novembre 2013

▼B

	Stati membri	Principali tracciati ([1])	Istituzione dei corridoi merci
"Mare del Nord – Baltico" ([°])	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven ([+])/Bremerhaven/Amburgo ([+])/ Amsterdam ([+])/Rotterdam/Anversa-Aquisgrana/Berlino-Varsavia-Terespol (frontiera polacco-bielorussa)/Kaunas-Riga (*)-Tallinn (*)	Entro il 10 novembre 2015
"Reno-Danubio" ([‡])	FR, DE, AT, SK, HU, RO	Strasburgo-Mannheim-Francoforte-Norimberga-Wels Strasburgo-Stoccarda-Monaco-Salisburgo-Wels-Vienna-Bratislava-Budapest-Arad-Braşov/Craiova-Bucarest-Costanza Čierna e Tisou (frontiera slovacco-ucraina)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praga-Monaco/Norimberga	Entro il 10 novembre 2020

([1]) "/" indica tracciati alternativi. In linea con gli orientamenti TEN-T, i corridoi Atlantico e Mediterraneo dovrebbero essere completati in futuro dall'asse ferroviario merci Sines/Algeciras-Madrid-Parigi che attraversa i Pirenei centrali mediante un tunnel a bassa quota.

(+) I tracciati contrassegnati da [+] sono inclusi nei rispettivi corridoi al più tardi tre anni dopo la data di istituzione indicata nella presente tabella. Le strutture esistenti di cui all'articolo 8 e all'articolo 13, paragrafo 1, sono adeguate con la partecipazione di altri Stati membri e gestori di infrastrutture nei rispettivi corridoi. Tali inclusioni sono basate su studi di mercato e prendono in considerazione l'aspetto del trasporto di passeggeri e merci esistente in linea con l'articolo 14, paragrafo 3.

(*) I tracciati contrassegnati da [*] sono inclusi nei rispettivi corridoi al più tardi cinque anni dopo la data di istituzione indicata nella presente tabella. Le strutture esistenti di cui all'articolo 8 e all'articolo 13, paragrafo 1, sono adeguate con la partecipazione di altri Stati membri e gestori di infrastrutture nei rispettivi corridoi. Tali inclusioni sono basate su studi di mercato e prendono in considerazione l'aspetto del trasporto di passeggeri e merci esistente in linea con l'articolo 14, paragrafo 3.

(°) Fino alla realizzazione della linea ferroviaria baltica con scartamento nominale di 1435 mm, nell'istituzione e funzionamento di tale corridoio si tiene conto delle specificità dei diversi sistemi di scartamento.

(‡) La creazione di tale corridoio è basata su studi di mercato e prende in considerazione l'aspetto del trasporto di passeggeri e merci esistente in linea con l'articolo 14, paragrafo 3. La sezione "Čierna e Tisou (frontiera slovacco-ucraina)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praga" è istituita entro il 10 novembre 2013."