

**REGOLAMENTO (UE) 2021/1153 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**  
**del 7 luglio 2021**  
**che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE)**  
**n. 283/2014**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare gli articoli 172 e 194,

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 <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di pervenire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, di stimolare la creazione di posti di lavoro e rispettare impegni di decarbonizzazione a lungo termine, l'Unione necessita di infrastrutture moderne, multimodali, di elevata efficienza nei suoi settori dei trasporti, dell'energia e digitale che contribuiscano all'interconnessione e all'integrazione propria e di tutte le sue isole e regioni, comprese quelle remote, ultraperiferiche, periferiche, montane e scarsamente popolate. Tali interconnessioni dovrebbero contribuire a migliorare la libera circolazione delle persone, delle merci, 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 sostenibile e alla lotta ai cambiamenti climatici.
- (2) Il meccanismo per collegare l'Europa («MCE») è finalizzato ad accelerare gli investimenti nel settore 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 appieno le sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale, rafforzando in tal modo l'efficacia dell'intervento dell'Unione e permettendo di minimizzare i costi di realizzazione.
- (3) L'MCE dovrebbe contribuire anche all'azione dell'Unione contro i cambiamenti climatici e promuovere progetti sostenibili dal punto di vista ambientale e sociale comprese, se del caso, azioni di mitigazione dei cambiamenti climatici e di adattamento agli stessi. In particolare, è opportuno rafforzare il contributo dell'MCE al raggiungimento degli scopi e degli obiettivi dell'accordo di Parigi adottato nell'ambito della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici <sup>(4)</sup> («accordo di Parigi»), nonché degli obiettivi proposti per il 2030 in materia di clima ed energia e dell'obiettivo di decarbonizzazione a lungo termine.
- (4) L'MCE dovrebbe garantire un elevato livello di trasparenza e la consultazione pubblica nel rispetto del diritto dell'Unione e nazionale applicabile.
- (5) Data l'importanza di lottare contro i cambiamenti climatici, in linea con gli impegni assunti dall'Unione per attuare l'accordo di Parigi e realizzare gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, il presente regolamento contribuirà all'integrazione delle azioni per il clima nelle politiche e al conseguimento dell'obiettivo generale di destinare almeno il 30 % della spesa di bilancio dell'Unione al sostegno degli obiettivi climatici. Inoltre, il presente regolamento dovrebbe contribuire a conseguire l'ambizioso traguardo di impegnare il 7,5 % della spesa annuale a titolo del quadro finanziario pluriennale («QFP») agli obiettivi relativi alla biodiversità nell'anno 2024 e il 10 % della spesa annuale a titolo del QFP agli obiettivi relativi alla biodiversità nel 2026 e nel 2027, tenendo conto nel

<sup>(1)</sup> GU C 440 del 6.12.2018, pag. 191.

<sup>(2)</sup> GU C 461 del 21.12.2018, pag. 173.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 17 aprile 2019 (GU C 158 del 30.4.2021, pag. 884) e posizione del Consiglio in prima lettura del 14 giugno 2021 (GU C 276 del 9.7.2021, pag. 1). Posizione del Parlamento europeo del 6 luglio 2021 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

contempo delle sovrapposizioni esistenti tra gli obiettivi in materia di clima e biodiversità. Attraverso le sue azioni, l'MCE dovrebbe contribuire per il 60 % della dotazione finanziaria globale agli obiettivi climatici sulla base, tra l'altro, dei coefficienti seguenti: i) 100 % per le spese relative all'infrastruttura ferroviaria, alle infrastrutture di ricarica, ai carburanti alternativi e sostenibili, ai trasporti urbani puliti, alla trasmissione di energia elettrica, allo stoccaggio di energia elettrica, alle reti intelligenti, al trasporto di CO<sub>2</sub> e all'energia rinnovabile; ii) 40 % per le spese relative al trasporto per vie navigabili interne e multimodale, nonché all'infrastruttura per il gas, a patto che ciò favorisca un maggiore impiego di biometano o idrogeno rinnovabile. I coefficienti specifici di tracciabilità delle spese per il clima applicati dovrebbero essere coerenti con quelli di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup>, ove applicabile. Le azioni pertinenti saranno individuate nel corso della preparazione e dell'attuazione dell'MCE e riesaminate nel contesto dei relativi processi di valutazione e riesame. Per impedire che l'infrastruttura risulti vulnerabile ai possibili effetti a lungo termine dei cambiamenti climatici e garantire che il costo delle emissioni di gas serra connesse al progetto sia incluso nella valutazione economica di quest'ultimo, i progetti finanziati dall'MCE dovrebbero essere sottoposti a verifica climatica, ove pertinente, conformemente agli orientamenti che dovrebbero essere messi a punto dalla Commissione coerentemente con quelli elaborati per altri programmi dell'Unione.

- (6) In conformità dell'articolo 8 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), nelle sue azioni l'Unione deve mirare ad eliminare le ineguaglianze, nonché a promuovere la parità di genere, tra uomini e donne. È opportuno tenere conto della parità di genere, nonché di pari diritti e opportunità per tutti, e dell'integrazione di tali obiettivi, e promuoverli durante l'intera valutazione, preparazione, attuazione e sorveglianza dell'MCE.
- (7) Al fine di ottemperare agli obblighi di relazione per quanto riguarda il ricorso a fondi dell'Unione per sostenere le misure adottate al fine di rispettare gli obiettivi della direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(6)</sup>, le spese relative alla riduzione delle emissioni o degli inquinanti atmosferici ai sensi di tale direttiva dovrebbero essere tracciate.
- (8) Un obiettivo importante dell'MCE consiste nel produrre maggiori sinergie e complementarità tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale. A tale scopo, l'MCE dovrebbe prevedere l'adozione di programmi di lavoro che potrebbero affrontare aree specifiche di intervento, per esempio per quanto riguarda la mobilità connessa e automatizzata o i carburanti alternativi e sostenibili. L'attivazione della comunicazione digitale potrebbe costituire parte integrante di un progetto di interesse comune nel settore dell'energia e dei trasporti. L'MCE dovrebbe inoltre prevedere, nell'ambito di ciascun settore, la possibilità di considerare ammissibili alcuni elementi sinergici appartenenti a un altro settore, qualora tale impostazione rendesse maggiormente vantaggioso l'investimento sotto l'aspetto socioeconomico. Le sinergie tra settori dovrebbero essere incentivate attraverso i criteri di attribuzione per la selezione delle azioni, nonché attraverso un maggiore cofinanziamento.
- (9) Il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(7)</sup> reca orientamenti per la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) («orientamenti TEN-T») individuano l'infrastruttura della rete TEN-T, precisano i requisiti che questa deve soddisfare e stabiliscono le misure per la sua realizzazione. Tali orientamenti prevedono in particolare il completamento della rete centrale entro il 2030 attraverso la creazione di nuove infrastrutture e l'ammodernamento e il ripristino sostanziali di quelle esistenti necessari al fine di garantire la continuità della rete.
- (10) Al fine di garantire la connettività in tutta l'Unione, le azioni che contribuiscono allo sviluppo di progetti di interesse comune nel settore dei trasporti che sono finanziate a titolo dell'MCE, dovrebbero basarsi sulla complementarità di tutti i modi di trasporto per creare reti efficienti, interconnesse e multimodali. Ciò dovrebbe includere le strade di quegli Stati membri che necessitano ancora di notevoli investimenti per ultimare la loro rete stradale centrale TEN-T.

<sup>(5)</sup> Regolamento(UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti (GU L 231 del 30.6.2021, pag. 159).

<sup>(6)</sup> Direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, sulla riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE (GU L 344, 17.12.2016, pag. 1).

<sup>(7)</sup> Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

- (11) A norma dell'articolo 193, paragrafo 2, del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(8)</sup> («regolamento finanziario»), può essere attribuita una sovvenzione per un'azione già avviata solo se il richiedente può provare la necessità di avviare l'azione prima della firma della convenzione di sovvenzione. Tuttavia, i costi sostenuti prima della data di presentazione della domanda di sovvenzione non sono ammissibili, tranne in casi eccezionali debitamente giustificati. Al fine di evitare interruzioni del sostegno dell'Unione suscettibili di arrecare pregiudizio agli interessi dell'Unione, dovrebbe essere possibile prevedere, per un periodo di tempo limitato all'inizio del QFP 2021-2027, considerare ammissibili a partire dall'inizio dell'esercizio 2021 i costi sostenuti in relazione ad attività che beneficiano di sostegno a norma del presente regolamento che sono già state avviate, anche se i costi sono stati sostenuti prima della presentazione della domanda di sovvenzione.
- (12) Al fine di conseguire gli obiettivi fissati dagli orientamenti TEN-T, è necessario sostenere a titolo prioritario i progetti TEN-T in corso come pure i collegamenti transfrontalieri e quelli mancanti e garantire, ove applicabile, che le azioni finanziate siano coerenti con i piani di lavoro relativi ai corridoi istituiti a norma del regolamento (UE) n. 1315/2013 e con lo sviluppo generale della rete relativamente a prestazioni e interoperabilità.
- (13) In particolare, la piena realizzazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario («ERTMS») sulla rete centrale entro il 2030, prevista nel regolamento (UE) n. 1315/2013, richiede un incremento del sostegno a livello di Unione e l'incentivazione della partecipazione di investitori privati.
- (14) Inoltre, il collegamento degli aeroporti alla rete centrale TEN-T è un prerequisito importante per assicurare il buon esito del completamento della rete centrale TEN-T e per garantire un'efficace intermodalità. È pertanto opportuno dare priorità alla realizzazione di tali collegamenti laddove siano assenti.
- (15) Per l'attuazione delle azioni transfrontaliere è necessario un grado elevato di integrazione con riguardo alla pianificazione e all'attuazione. Senza definire livelli di priorità tra gli esempi seguenti, tale integrazione potrebbe essere dimostrata mediante un'unica società che realizzi il progetto, oppure una struttura di governance comune, un'impresa in partecipazione (*joint venture*), un quadro giuridico bilaterale, un quadro basato su di un atto di esecuzione a norma dell'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013 o qualsiasi altra forma di cooperazione. È pertanto opportuno incoraggiare la creazione di strutture di gestione integrata, incluse le imprese in partecipazione (*joint venture*), anche attraverso un livello di cofinanziamento più elevato.
- (16) La razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della TEN-T, attualmente in fase di sviluppo, dovrebbe sostenere l'attuazione più efficiente dei progetti di interesse comune nel settore dei trasporti.
- (17) Onde rispecchiare i crescenti flussi di trasporto e l'evoluzione della TEN-T, è opportuno adeguare l'allineamento dei corridoi della rete centrale e delle relative sezioni individuate in via preliminare. Tali adeguamenti dei corridoi della rete centrale non dovrebbero impedirne il completamento entro il 2030, dovrebbero migliorare la copertura dei corridoi sul territorio degli Stati membri e dovrebbero essere proporzionati al fine di preservare la coerenza e l'efficienza dello sviluppo e del coordinamento dei corridoi, ragion per cui la lunghezza dei corridoi della rete centrale non dovrebbe aumentare di oltre il 15 %. A tempo debito, l'allineamento dei corridoi della rete centrale dovrebbe tenere conto dei risultati del riesame della realizzazione della rete centrale previsto dal regolamento (UE) n. 1315/2013. Il riesame dovrebbe tenere in considerazione i collegamenti ferroviari transfrontalieri regionali sulle TEN-T che sono stati abbandonati o smantellati come pure altri cambiamenti della rete globale e l'impatto del recesso del Regno Unito dall'Unione.
- (18) È necessario promuovere investimenti pubblici e privati in tutti i modi di trasporto al fine di promuovere una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, multimodale, inclusiva, accessibile e sicura in tutta l'Unione. Nella sua comunicazione del 31 maggio 2017 dal titolo «L'Europa in movimento: un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti», la Commissione ha presentato

<sup>(8)</sup> Regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 luglio 2018, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, che modifica i regolamenti (UE) n. 1296/2013, (UE) n. 1301/2013, (UE) n. 1303/2013, (UE) n. 1304/2013, (UE) n. 1309/2013, (UE) n. 1316/2013, (UE) n. 223/2014, (UE) n. 283/2014 e la decisione n. 541/2014/UE e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 (GU L 193 del 30.7.2018, pag. 1).

una serie di iniziative a vasto raggio volte ad accrescere la sicurezza dei trasporti, promuovere la tariffazione stradale intelligente, ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, l'inquinamento atmosferico e la congestione del traffico, promuovere la mobilità autonoma e interconnessa e garantire condizioni e periodi di riposo confacenti ai lavoratori. Tali iniziative dovrebbero essere accompagnate da un sostegno finanziario dell'Unione, se del caso attraverso l'MCE.

- (19) Gli orientamenti TEN-T prevedono, in relazione alle nuove tecnologie e innovazioni, che la TEN-T consenta la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto promuovendo l'efficienza energetica e l'impiego di carburanti alternativi, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica. La direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(9)</sup> stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi per tutti i modi di trasporto nell'Unione per ridurre il più possibile la dipendenza dai combustibili fossili e attenuare l'impatto ambientale e climatico del settore dei trasporti. Tale direttiva prevede che gli Stati membri assicurino la disponibilità di punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico entro il 31 dicembre 2025. Come indicato dalla Commissione nella comunicazione dell'8 novembre 2017 dal titolo «Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni - Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori», è necessaria una serie completa di misure per promuovere la mobilità a basse emissioni, comprensiva anche del sostegno finanziario, laddove le condizioni di mercato non costituiscano un incentivo sufficiente.
- (20) Nel contesto della comunicazione del 17 maggio 2018 dal titolo «Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita», la Commissione ha sottolineato che l'automatizzazione e i sistemi di interconnessione avanzati renderanno i veicoli più sicuri, più facili da condividere e più accessibili per tutti i cittadini, anche quelli che attualmente potrebbero essere tagliati fuori dai servizi di mobilità, come gli anziani e le persone a mobilità ridotta. A tale proposito, la Commissione ha anche proposto un «piano d'azione strategico dell'UE sulla sicurezza stradale» e la modifica della direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(10)</sup>.
- (21) Al fine di favorire il completamento dei progetti nel settore dei trasporti in porzioni meno sviluppate della rete, è opportuno trasferire all'MCE una dotazione del Fondo di coesione disciplinato dal regolamento (UE) 2021/1058 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(11)</sup> per finanziare progetti nel settore dei trasporti negli Stati membri ammissibili al finanziamento di detto Fondo. In una fase iniziale ed entro il limite del 70 % della dotazione trasferita, la selezione dei progetti ammissibili al finanziamento dovrebbe rispettare le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione. Il restante 30 % della dotazione trasferita dovrebbe essere allocato su base competitiva al maggior numero possibile di progetti ubicati negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, accordando priorità ai collegamenti transfrontalieri e a quelli mancanti. Gli Stati membri dovrebbero essere trattati allo stesso modo e si dovrebbe tenere debitamente conto degli svantaggi derivanti da vulnerabilità geografiche permanenti. È opportuno che la Commissione sostenga gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione nei loro sforzi volti a sviluppare un'adeguata serie di progetti ammissibili, in particolare rafforzando la capacità istituzionale delle amministrazioni pubbliche interessate.
- (22) Nelle conclusioni del 21 luglio 2020, il Consiglio europeo ha convenuto che, nel contesto più ampio del QFP 2021-2027, 1 384 000 000 EUR (a prezzi 2018) a carico dell'MCE devono essere utilizzati per completare i principali collegamenti ferroviari transfrontalieri mancanti tra i paesi beneficiari del Fondo di coesione al fine di sostenere il funzionamento del mercato interno e che a tale importo devono applicarsi le norme sul cofinanziamento del trasferimento dal Fondo di coesione all'MCE.
- (23) In seguito alla comunicazione congiunta del 10 novembre 2017 dal titolo «Miglioramento della mobilità militare nell'Unione europea», la comunicazione congiunta del 28 marzo 2018 dal titolo su di un piano d'azione sulla mobilità militare ha evidenziato che la politica per le infrastrutture di trasporto offre una chiara opportunità per potenziare le sinergie tra le esigenze di difesa e la TEN-T, con l'obiettivo generale di migliorare la mobilità militare in tutta l'Unione, tenendo conto dell'equilibrio geografico e dei potenziali vantaggi per la protezione civile. In conformità del piano d'azione sulla mobilità militare, nel 2018 il Consiglio ha esaminato e convalidato i requisiti

<sup>(9)</sup> Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

<sup>(10)</sup> Direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (GU L 319 del 29.11.2008, pag. 59).

<sup>(11)</sup> Regolamento (UE) 2021/1058 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di coesione (GU L 231 del 30.6.2021, pag. 60).

militari in relazione alle infrastrutture di trasporto e nel 2019 i servizi della Commissione hanno individuato le porzioni della TEN-T idonee per il duplice uso, tenendo conto anche dei necessari adeguamenti delle infrastrutture esistenti. Il finanziamento dell'Unione dei progetti di duplice uso dovrebbe essere erogato attraverso l'MCE sulla base di programmi di lavoro, tenendo conto dei requisiti applicabili stabiliti nel contesto del piano d'azione sulla mobilità militare e di eventuali altri elenchi indicativi di progetti prioritari che siano individuati dagli Stati membri in conformità di tale piano.

- (24) Gli orientamenti TEN-T riconoscono che la rete globale assicura l'accessibilità e la connettività di tutte le isole e regioni dell'Unione, comprese le regioni remote e ultraperiferiche. Inoltre, nella comunicazione del 24 ottobre 2017 dal titolo «Un partenariato strategico rinnovato e rafforzato con le regioni ultraperiferiche dell'UE», la Commissione ha posto in risalto le esigenze in materia di trasporto, energia e digitale specifiche delle regioni ultraperiferiche e la necessità di fornire un adeguato finanziamento dell'Unione per soddisfare tali esigenze, anche attraverso l'MCE, applicando tassi di cofinanziamento fino a un massimo del 70 %.
- (25) Considerando la notevole necessità di investimenti che deve essere soddisfatta per compiere progressi verso il completamento della rete centrale TEN-T entro il 2030 (stimato in 350 miliardi di EUR per il periodo 2021-2027), completare la rete globale TEN-T entro il 2050, nonché il fabbisogno di investimenti urbani, per la decarbonizzazione e la digitalizzazione (stimato in 700 miliardi di EUR per il periodo 2021-2027), è opportuno utilizzare nel modo più efficiente possibile i vari programmi e strumenti di finanziamento dell'Unione, massimizzando così il valore aggiunto degli investimenti che si avvalgono del sostegno dell'UE. Tale obiettivo sarebbe conseguito mediante una razionalizzazione del processo di investimento, che rafforzi la visibilità del portafoglio di progetti nel settore dei trasporti e la coerenza tra i pertinenti programmi dell'Unione, in particolare l'MCE, il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il Fondo di coesione e il Programma InvestEU. In particolare, dovrebbero essere prese in considerazione, ove pertinenti, le condizioni abilitanti di cui all'allegato IV del regolamento (UE) 2021/1060.
- (26) Il regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(12)</sup> individua le priorità per le infrastrutture energetiche transeuropee che occorre realizzare per conseguire gli obiettivi strategici dell'Unione in materia di energia e di clima, individua i progetti di interesse comune necessari per realizzare tali priorità e stabilisce misure nell'ambito del rilascio delle autorizzazioni, della partecipazione pubblica e della regolamentazione finalizzate ad accelerare e/o agevolare l'attuazione di tali progetti, tra cui i criteri riguardanti l'ammissibilità di tali progetti al sostegno finanziario dell'Unione. L'individuazione di progetti di interesse comune in conformità di tale regolamento continuerà a seguire il principio che pone l'efficienza energetica al primo posto, essendo i progetti valutati sulla base di ipotesi di fabbisogno energetico pienamente coerenti con gli obiettivi dell'Unione in materia di clima e di energia.
- (27) La direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(13)</sup> sottolinea la necessità di istituire un quadro favorevole che comprenda un maggior utilizzo dei fondi dell'Unione, con riferimento esplicito alla possibilità di azioni volte a sostenere la cooperazione transfrontaliera nel settore dell'energia rinnovabile.
- (28) Benché il completamento dell'infrastruttura di rete resti prioritario per lo sviluppo dell'energia rinnovabile, l'integrazione della cooperazione transfrontaliera incentrata su questo tipo di energia e lo sviluppo di un sistema energetico intelligente ed efficiente comprendente soluzioni di stoccaggio e gestione della domanda che contribuiscano a equilibrare la rete rispecchiano l'impostazione adottata per il pacchetto «Energia pulita per tutti gli europei», con la responsabilità collettiva di raggiungere un obiettivo ambizioso per l'energia rinnovabile entro il 2030 e il mutato contesto politico, garantendo una transizione equa e adeguata, con ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione a lungo termine.
- (29) Considerando il programma di decarbonizzazione dell'Unione, è fondamentale disporre di tecnologie innovative per le infrastrutture che consentano la transizione verso sistemi energetici e di mobilità a basse emissioni e migliorino la sicurezza dell'approvvigionamento, mirando a una maggiore indipendenza energetica dell'Unione. In particolare, nella comunicazione del 23 novembre 2017 dal titolo «Rafforzare le reti energetiche europee» la Commissione ha sottolineato che, dato che l'energia rinnovabile deve costituire, metà dell'energia elettrica generata entro il 2030, il ruolo dell'energia elettrica stimolerà sempre più la decarbonizzazione di settori finora dominati dai combustibili

<sup>(12)</sup> 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).

<sup>(13)</sup> Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).

fossili quali i trasporti, l'industria, il riscaldamento e il raffreddamento e che, di conseguenza, le politiche in materia di infrastrutture energetiche transeuropee si devono concentrare su progetti riguardanti le interconnessioni elettriche, i sistemi di stoccaggio dell'energia elettrica e le reti intelligenti nonché su investimenti nell'infrastruttura per il gas. Per sostenere gli obiettivi di decarbonizzazione dell'Unione, di integrazione del mercato interno e di sicurezza dell'approvvigionamento, è opportuno tenere in debito conto le tecnologie e i progetti che contribuiscono alla transizione verso un'economia a basse emissioni, e dare loro priorità. La Commissione mirerà ad aumentare il numero di progetti in materia di reti intelligenti transfrontaliere e di sistemi di stoccaggio innovativi, nonché di trasporto di CO<sub>2</sub> da finanziarsi nell'ambito dell'MCE.

- (30) I progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile devono permettere lo sviluppo efficiente sotto il profilo dei costi dell'energia rinnovabile nell'Unione e il conseguimento dell'obiettivo vincolante dell'UE che prevede che la quota di energia da fonti rinnovabili sia almeno pari al 32 % entro il 2030, di cui all'articolo 3 della direttiva (UE) 2018/2001, e devono contribuire alla diffusione strategica di tecnologie innovative nel settore dell'energia rinnovabile. Esempi illustrativi di tecnologie ammissibili comprendono la generazione di energia da fonti rinnovabili quali impianti eolici sulla costa e in mare aperto, l'energia solare, la biomassa sostenibile, l'energia oceanica, l'energia geotermica o una combinazione delle suddette energie, nonché le relative connessioni alla rete ed elementi aggiuntivi quali impianti di stoccaggio o conversione. L'azione ammissibile non è limitata al settore dell'energia elettrica ma può riguardare altri vettori energetici e prevedere l'eventuale combinazione di settori diversi, ad esempio riscaldamento e raffreddamento, energia elettrica e gas, stoccaggio e trasporto. Questo elenco non è esaustivo in modo da mantenere la flessibilità rispetto ai progressi e agli sviluppi tecnologici. Tali progetti non comportano necessariamente un collegamento fisico tra gli Stati membri coinvolti. Possono svolgersi sul territorio di un solo degli Stati membri interessati a condizione che siano rispettati i criteri generali di cui alla parte IV dell'allegato del presente regolamento.
- (31) Al fine di sostenere la cooperazione transfrontaliera in tema di energia rinnovabile e la diffusione di mercato dei progetti, la Commissione europea dovrebbe facilitare lo sviluppo di progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile. Nel settore dell'energia, in mancanza di una sufficiente diffusione di mercato dei progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile, il bilancio inutilizzato previsto per detti progetti dovrebbe essere impiegato per conseguire gli obiettivi delle reti energetiche transeuropee per le azioni relative a progetti di interesse comune di cui al regolamento (UE) n. 347/2013 prima di considerare un eventuale utilizzo del meccanismo di finanziamento dell'energia rinnovabile dell'Unione istituito dal regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(14)</sup>.
- (32) Occorre sostenere progetti in materia di reti intelligenti che integrino la produzione, la distribuzione o il consumo di energia elettrica utilizzando una gestione del sistema in tempo reale e influenzando i flussi di energia transfrontalieri. Il sostegno di tali progetti da parte dell'MCE dovrebbe inoltre rispecchiare il ruolo centrale delle reti intelligenti nella transizione energetica e dovrebbe aiutare a superare i deficit di finanziamento che al momento ostacolano gli investimenti a favore dell'utilizzo su larga scala della tecnologia delle reti intelligenti.
- (33) Nell'ambito del sostegno dell'Unione è opportuno dedicare un'attenzione particolare alle interconnessioni transfrontaliere delle reti energetiche, comprese quelle necessarie per conseguire gli obiettivi di interconnessione elettrica del 10 % entro il 2020 e del 15 % entro il 2030 fissati dal regolamento (UE) 2018/1999. Lo sviluppo di interconnettori di elettricità è essenziale per integrare i mercati e per porre fine all'isolamento energetico, consentendo una maggiore quota di energia rinnovabile nel sistema e in tal modo trarre vantaggio dal loro diverso portafoglio in termini di domanda e approvvigionamento di energia rinnovabile, nonché dalle diverse reti eoliche in mare aperto e reti intelligenti, e per integrare tutti i paesi in un mercato liquido e competitivo.
- (34) Per realizzare il mercato unico digitale è necessaria l'infrastruttura sottostante per la connettività digitale. La digitalizzazione dell'industria dell'Unione e la modernizzazione di settori quali i trasporti, l'energia, l'assistenza sanitaria e la pubblica amministrazione dipendono dall'accesso universale a reti affidabili e convenienti ad alta e ad altissima capacità. La connettività digitale è divenuta uno dei fattori decisivi per colmare i divari economici, sociali e territoriali, sostenendo la modernizzazione delle economie locali e la diversificazione delle attività economiche.

<sup>(14)</sup> Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica le direttive (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1).

L'ambito di intervento dell'MCE nel settore dell'infrastruttura per la connettività digitale dovrebbe essere adeguato in modo da riflettere la sua crescente importanza per l'economia e la società in generale. Occorre pertanto definire i progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale necessari per conseguire gli obiettivi del mercato unico digitale dell'Unione, nonché abrogare il regolamento (UE) n. 283/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(15)</sup>.

- (35) Nella comunicazione del 14 settembre 2016 intitolata «Connettività per un mercato unico digitale competitivo: verso una società dei Gigabit europea» («strategia per una società dei Gigabit») la Commissione definisce obiettivi strategici per il 2025 al fine di ottimizzare gli investimenti nell'infrastruttura per la connettività digitale. La direttiva (UE) 2018/1972 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(16)</sup> è finalizzata tra l'altro a instaurare un contesto normativo che incentivi gli investimenti privati nelle reti di connettività digitale. Nondimeno, è chiaro che la diffusione delle reti rimarrà non sostenibile sul piano commerciale in molte zone dell'Unione a causa di vari fattori come l'ubicazione remota e le specificità territoriali e geografiche, nonché la bassa densità di popolazione e di diversi fattori socioeconomici, e necessita pertanto urgentemente di una maggiore attenzione. L'MCE dovrebbe pertanto essere adeguato per contribuire al conseguimento degli obiettivi strategici definiti nella strategia per una società dei Gigabit che mirano a contribuire a un equilibrio tra lo sviluppo rurale e urbano e a integrare il sostegno fornito da altri programmi alla realizzazione di reti ad altissima capacità, soprattutto l'FESR, il Fondo di coesione e il Programma InvestEU.
- (36) Sebbene tutte le reti di connettività digitale connesse a Internet siano intrinsecamente transeuropee, specialmente per via del funzionamento delle applicazioni e dei servizi che consentono, è opportuno dare priorità al sostegno, tramite l'MCE, ad azioni per cui siano previsti i massimi effetti sul mercato unico digitale, tra l'altro attraverso il loro allineamento agli obiettivi della strategia per una società dei Gigabit, e sulla trasformazione digitale dell'economia e della società, considerando le situazioni di fallimento del mercato e gli ostacoli riscontrati in fase di attuazione.
- (37) Le scuole, le università, le biblioteche, le amministrazioni locali, regionali o nazionali, i fornitori principali di servizi pubblici, gli ospedali e i centri medici, i nodi di trasporto e le imprese ad alta intensità digitale sono soggetti e luoghi che possono influenzare importanti sviluppi socioeconomici nella zona in cui sono ubicati, comprese le zone rurali e le zone scarsamente popolate. Tali volani socioeconomici devono essere all'avanguardia nell'ambito della connettività Gigabit per fornire alle utenze domestiche, alle imprese e alle comunità locali nell'Unione l'accesso ai migliori servizi e alle migliori applicazioni. L'MCE dovrebbe sostenere l'accesso a reti ad altissima capacità, compresi i sistemi 5G e altri sistemi di connettività di punta in grado di fornire connettività Gigabit per tali volani socioeconomici allo scopo di ottimizzare gli effetti positivi sull'economia e sulla società in generale all'interno delle loro zone, quali ad esempio l'aumento della domanda di connettività e servizi.
- (38) In tutte le regioni dell'Unione, i territori non connessi costituiscono di fatto strozzature e rappresentano un potenziale inutilizzato per il mercato unico digitale. Nella maggior parte delle aree rurali e remote, la connettività Internet di alta qualità può rivelarsi determinante per far fronte al divario digitale, all'isolamento e allo spopolamento, riducendo i costi di consegna di merci e servizi e compensando in parte gli svantaggi dell'ubicazione remota. La connettività Internet di alta qualità è necessaria per poter cogliere nuove opportunità economiche come l'agricoltura di precisione o lo sviluppo di una bioeconomia nelle zone rurali. L'MCE dovrebbe contribuire a fornire a tutte le utenze domestiche nell'Unione, si trovino esse in zone rurali o urbane, una connettività fissa o senza fili ad altissima capacità, concentrandosi su quelle strutture per cui si riscontra un certo grado di fallimento del mercato, superabile mediante sovvenzioni di bassa intensità. È opportuno massimizzare le sinergie tra le azioni sostenute dall'MCE, tenendo debitamente conto del livello di concentrazione dei volani socioeconomici in un determinato settore e del livello di finanziamenti necessario per conseguire la copertura. Inoltre, l'MCE dovrebbe mirare al conseguimento della copertura totale delle utenze domestiche e dei territori, poiché risulta antieconomico occuparsi in una fase successiva delle lacune di un'area già coperta.

<sup>(15)</sup> Regolamento (UE) n. 283/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2014, sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore dell'infrastruttura di telecomunicazioni e che abroga la decisione n. 1336/97/CE (GU L 86 del 21.3.2014, pag. 14).

<sup>(16)</sup> Direttiva (UE) 2018/1972 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, che istituisce il codice europeo delle comunicazioni elettroniche (rifusione) (GU L 321 del 17.12.2018, pag. 36).

- (39) Inoltre, sulla scorta del successo dell'iniziativa WiFi4EU, l'MCE dovrebbe continuare a sostenere la fornitura di connettività locale senza fili di alta qualità, sicura e gratuita nei centri della vita pubblica locale, fra cui i soggetti con una missione pubblica quali autorità pubbliche e fornitori di servizi pubblici, nonché determinati spazi all'aperto accessibili al pubblico, al fine di promuovere la visione digitale dell'Unione nelle comunità locali.
- (40) L'infrastruttura digitale costituisce un trampolino di lancio importante per l'innovazione. Per poter massimizzare il proprio impatto, l'MCE dovrebbe essere incentrato sul finanziamento dell'infrastruttura digitale. Singoli servizi e applicazioni digitali, come quelli che utilizzano varie tecnologie di registro distribuito o applicano l'intelligenza artificiale, dovrebbero pertanto essere esclusi dall'ambito di applicazione dell'MCE e rientrare invece, se del caso, in altri strumenti come il Programma Europa digitale, istituito dal regolamento (UE) 2021/694 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(17)</sup>. È altresì importante massimizzare le sinergie tra i vari programmi.
- (41) La sostenibilità dei servizi digitali di prossima generazione previsti, come i servizi dell'Internet delle cose, e le applicazioni digitali, che dovrebbero apportare vantaggi significativi in vari settori e alla società nel suo complesso, richiederà una copertura transfrontaliera ininterrotta con sistemi 5G, in particolare per permettere agli utenti e agli oggetti di restare connessi anche durante gli spostamenti. Tuttavia, gli scenari di condivisione dei costi per lo sviluppo del 5G in questi settori restano incerti, e in alcune aree fondamentali i rischi percepiti sul piano della diffusione commerciale sono molto elevati. Si prevede che i corridoi stradali e i collegamenti ferroviari saranno decisivi per la prima fase delle nuove applicazioni nel settore della mobilità connessa e che costituiranno pertanto progetti transfrontalieri di importanza cruciale per i finanziamenti a titolo dell'MCE.
- (42) La diffusione di reti dorsali di comunicazioni elettroniche, anche con cavi sottomarini per collegare territori europei a paesi terzi di altri continenti, o per collegare isole, regioni ultraperiferiche o paesi e territori d'oltremare europei, anche attraverso le acque territoriali dell'Unione e la zona economica esclusiva degli Stati membri, è indispensabile per fornire la ridondanza necessaria per infrastrutture così importanti, aumentare la capacità e la resilienza delle reti digitali dell'Unione e contribuire alla coesione territoriale. Tuttavia, tali progetti sono spesso commercialmente non sostenibili in mancanza di finanziamenti pubblici. È inoltre opportuno garantire sostegno per integrare le risorse europee di calcolo ad alte prestazioni con collegamenti dotati di adeguata capacità in termini di terabit.
- (43) Le azioni che contribuiscono ai progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale dovrebbero prevedere l'impiego della tecnologia disponibile migliore e più adatta allo specifico progetto, che offra l'equilibrio ottimale tra le tecnologie di punta in termini di capacità di trasmissione dei dati, sicurezza della trasmissione, resilienza della rete ed efficienza sotto il profilo dei costi. A tali impieghi dovrebbe essere data priorità mediante programmi di lavoro, tenendo conto dei criteri stabiliti dal presente regolamento. Nell'ambito della diffusione delle reti ad altissima capacità possono essere inserite infrastrutture passive, al fine di massimizzare i vantaggi socioeconomici e ambientali. Infine, nel dare priorità alle azioni, si dovrebbe tenere conto delle possibili ricadute positive in termini di connettività, per esempio quando l'attuazione di un progetto può migliorare le prospettive commerciali per future strutture che comporteranno la copertura di territori e popolazioni in zone che fino a quel momento non erano coperte.
- (44) L'Unione ha sviluppato una propria tecnologia di posizionamento, navigazione e sincronizzazione (programmi Galileo ed EGNOS) e un proprio programma di osservazione e monitoraggio della Terra (Copernicus). I programmi Galileo ed EGNOS e Copernicus offrono servizi avanzati che conferiscono vantaggi economici importanti ad utenti pubblici e privati. Qualsiasi infrastruttura dei trasporti, dell'energia o digitale che sia finanziata dall'MCE e si avvalga di una tecnologia di posizionamento, navigazione e sincronizzazione o di servizi di osservazione della Terra dovrebbe pertanto essere compatibile sul piano tecnico con detti programmi.

<sup>(17)</sup> Regolamento (UE) 2021/694 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, che istituisce il programma Europa digitale e che abroga la decisione (UE) 2015/2240 (GU L 166 dell'11.5.2021, pag. 1).



- (45) I risultati positivi del primo invito misto a presentare proposte lanciato nell'ambito dell'attuale programma nel 2017 hanno confermato la pertinenza e il valore aggiunto dell'impiego di sovvenzioni dell'Unione in combinazione con finanziamenti della Banca europea per gli investimenti, delle banche nazionali di promozione o di altre istituzioni finanziarie pubbliche e di sviluppo, nonché di investitori e istituti finanziari del settore privato, ivi compresi i partenariati pubblico-privato. Il finanziamento misto dovrebbe contribuire ad attrarre investimenti privati e a creare un effetto leva per il contributo complessivo del settore pubblico in linea con gli obiettivi del Programma InvestEU. L'MCE dovrebbe pertanto continuare a sostenere azioni che possano essere finanziate mediante una combinazione di sovvenzioni dell'Unione ed altre fonti di finanziamento.
- (46) Nel settore dei trasporti, le operazioni di finanziamento misto non superano il 10 % dell'importo della rubrica 1, cluster 2, del QFP 2021-2027. Dovrebbe essere possibile fare ricorso a operazioni di finanziamento misto, ad esempio per azioni relative a una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, inclusiva, accessibile e sicura.
- (47) Gli obiettivi strategici dell'MCE devono essere perseguiti anche mediante gli strumenti finanziari e la garanzia di bilancio previsti per la/le finestra/e delle politiche del Programma InvestEU. Le azioni dell'MCE dovrebbero essere utilizzate, in modo proporzionato, per promuovere gli investimenti ponendo rimedio alle situazioni di fallimento del mercato o di investimento non ottimale, senza duplicare o soppiantare i finanziamenti privati, in particolare nei casi in cui le azioni non sono commercialmente sostenibili ma abbiano chiaro valore aggiunto dell'Unione.
- (48) Al fine di promuovere lo sviluppo integrato del ciclo di innovazione è necessario garantire la complementarità tra le soluzioni innovative sviluppate nel contesto dei programmi quadro di ricerca e innovazione dell'Unione e le soluzioni innovative attuate con il sostegno dell'MCE. A tal fine, le sinergie con il programma Orizzonte Europa istituito dal regolamento (UE) 2021/695 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(18)</sup> devono fare sì che nell'ambito della pianificazione strategica di Orizzonte Europa siano individuate e fissate le esigenze di ricerca e innovazione nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale nell'Unione. Inoltre, sinergie con Orizzonte Europa devono assicurare che l'MCE sostenga l'introduzione e la diffusione su larga scala di tecnologie e soluzioni innovative nei settori delle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e digitali, soprattutto se derivate da Orizzonte Europa. Inoltre, sinergie con Orizzonte Europa devono assicurare che lo scambio di informazioni e di dati tra Orizzonte Europa e l'MCE sarà agevolato, per esempio mettendo in evidenza le tecnologie di Orizzonte Europa che presentano un'elevata commerciabilità e che potrebbero essere diffuse ulteriormente attraverso l'MCE.
- (49) La durata dell'MCE dovrebbe essere allineata alla durata del QFP. Il presente regolamento dovrebbe stabilire una dotazione finanziaria per l'intero periodo 2021-2027, che deve costituire l'importo di riferimento primario ai sensi del punto 18 dell'accordo interistituzionale del 16 dicembre 2020 tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea sulla disciplina di bilancio, sulla cooperazione in materia di bilancio e sulla sana gestione finanziaria, nonché su nuove risorse proprie, compresa una tabella di marcia per l'introduzione di nuove risorse proprie <sup>(19)</sup> per il Parlamento europeo e il Consiglio, nel corso della procedura annuale di bilancio.
- (50) A livello dell'Unione, il semestre europeo per il coordinamento delle politiche economiche costituisce il quadro di riferimento entro il quale sono individuate le priorità di riforma nazionali e ne è monitorata l'attuazione. Gli Stati membri elaborano le proprie strategie di investimento pluriennali a sostegno di tali priorità di riforma. Tali strategie dovrebbero essere presentate unitamente ai programmi nazionali di riforma annuali in modo da definire e coordinare i progetti di investimento prioritari da sostenere con finanziamenti nazionali o dell'Unione, o entrambi. Esse dovrebbero inoltre permettere di utilizzare il finanziamento dell'Unione in modo coerente e massimizzare il

<sup>(18)</sup> Regolamento (UE) 2021/695 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 aprile 2021, che istituisce il programma quadro di ricerca e innovazione Orizzonte Europa e ne stabilisce le norme di partecipazione e diffusione, e che abroga i regolamenti (UE) n. 1290/2013 e (UE) n. 1291/2013 (GU L 170 del 12.5.2021, pag. 1.).

<sup>(19)</sup> GU L 433 I del 22.12.2020, pag. 28.

valore aggiunto del sostegno finanziario apportato in particolar modo dal FESR e dal Fondo di coesione, dalla Funzione europea di stabilizzazione degli investimenti, dal Programma InvestEU e dall'MCE. Il sostegno finanziario dovrebbe altresì essere utilizzato in modo coerente con i piani dell'Unione e nazionali relativi all'energia e al clima, ove pertinente.

- (51) Al presente regolamento si applicano le regole finanziarie orizzontali adottate dal Parlamento europeo e dal Consiglio in base all'articolo 322 TFUE. Tali regole sono stabilite nel regolamento finanziario, definiscono in particolare le modalità relative alla formazione e all'esecuzione del bilancio attraverso sovvenzioni, premi, appalti e gestione indiretta e organizzano il controllo della responsabilità degli agenti finanziari. Le regole adottate in base all'articolo 322 TFUE riguardano anche altre condizionalità per proteggere il bilancio
- (52) Le tipologie di finanziamento e i metodi di esecuzione previsti dal presente regolamento dovrebbero essere scelti in base alla loro capacità di conseguire gli obiettivi specifici delle azioni e di produrre risultati, tenuto conto, in particolare, dei costi dei controlli, degli oneri amministrativi e del rischio previsto di inottemperanza. Nell'operare tali scelte, dovrebbe essere preso in considerazione anche il ricorso a somme forfettarie, tassi fissi e costi unitari, nonché ai finanziamenti non collegati ai costi di cui all'articolo 125, paragrafo 1, del regolamento finanziario.
- (53) Dovrebbe, per quanto possibile, essere consentita ai soggetti giuridici stabiliti nell'Unione, la partecipazione, a condizione di reciprocità, a programmi equivalenti di paesi terzi che partecipano all'MCE.
- (54) I paesi terzi che sono membri dello Spazio economico europeo (SEE) possono partecipare ai programmi dell'Unione nel quadro della cooperazione istituita a norma dell'accordo sullo Spazio economico europeo <sup>(20)</sup> («accordo SEE»), che prevede l'attuazione dei programmi sulla base di una decisione adottata ai sensi di tale accordo. I paesi terzi possono partecipare anche sulla base di altri strumenti giuridici. È opportuno introdurre nel presente regolamento una disposizione specifica che imponga ai paesi terzi di concedere i diritti necessari e l'accesso di cui hanno bisogno l'ordinatore responsabile, l'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e la Corte dei conti per esercitare integralmente le rispettive competenze.
- (55) Il regolamento finanziario stabilisce le norme relative alla concessione di sovvenzioni. Al fine di tenere conto della specificità delle azioni finanziate dall'MCE e garantire un'attuazione coerente tra i settori interessati da quest'ultimo, è necessario fornire ulteriori indicazioni in merito ai criteri di ammissibilità e di aggiudicazione. La selezione delle operazioni e il loro finanziamento dovrebbero essere soggette solamente alle condizioni previste nel presente regolamento e nel regolamento finanziario. Fatto salvo il regolamento finanziario, i programmi di lavoro dovrebbero poter prevedere procedure semplificate.
- (56) In conformità del regolamento finanziario, i criteri di selezione e attribuzione sono stabiliti nei programmi di lavoro. Nel settore dei trasporti, la qualità e la rilevanza di un progetto dovrebbero essere valutate anche tenendo conto del suo impatto previsto sulla connettività europea, della sua conformità ai requisiti di accessibilità e della sua strategia in merito alle esigenze di manutenzione future.
- (57) In conformità del regolamento finanziario, del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(21)</sup> e dei regolamenti (CE, Euratom) n. 2988/95 <sup>(22)</sup>, (Euratom, CE) n. 2185/96 <sup>(23)</sup> e (UE) 2017/1939 <sup>(24)</sup> del Consiglio, gli interessi finanziari dell'Unione devono essere tutelati attraverso misure proporzionate, tra cui misure relative alla prevenzione, all'individuazione, alla rettifica e all'indagine delle irregolarità, comprese le frodi, al recupero dei fondi perduti, indebitamente versati o non correttamente utilizzati e, se del caso, all'irrogazione di sanzioni amministrative. In particolare, in conformità dei regolamenti (Euratom, CE) n. 2185/96 e (UE, Euratom) n. 883/2013 e (Euratom, CE) n. 2185/96, l'OLAF ha il potere di effettuare indagini

<sup>(20)</sup> GU L 1 del 3.1.1994, pag. 3.

<sup>(21)</sup> 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).

<sup>(22)</sup> Regolamento (CE, Euratom) n. 2988/95 del Consiglio, del 18 dicembre 1995, relativo alla tutela degli interessi finanziari delle Comunità (GU L 312 del 23.12.1995, pag. 1).

<sup>(23)</sup> 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).

<sup>(24)</sup> Regolamento (UE) 2017/1939 del Consiglio, del 12 ottobre 2017, relativo all'attuazione di una cooperazione rafforzata sull'istituzione della Procura europea («EPPO») (GU L 283 del 31.10.2017, pag. 1).

amministrative, inclusi controlli e verifiche sul posto, per accertare eventuali frodi, casi di corruzione o altre attività illecite lesive degli interessi finanziari dell'Unione. La Procura europea (EPPO) ha il potere, a norma del regolamento (UE) 2017/1939, di indagare e perseguire i reati che ledono gli interessi finanziari dell'Unione, secondo quanto disposto dalla direttiva (UE) 2017/1371 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(25)</sup>. In conformità del regolamento finanziario, ogni persona o entità che riceve fondi dell'Unione deve cooperare pienamente alla tutela degli interessi finanziari dell'Unione, concedere i diritti necessari e l'accesso di cui hanno bisogno la Commissione, l'OLAF, la Corte dei conti e, rispetto a quegli Stati membri che partecipano a una cooperazione rafforzata ai sensi del regolamento (UE) 2017/1939, l'EPPO e garantire che i terzi coinvolti nell'esecuzione dei fondi dell'Unione concedano diritti equivalenti.

- (58) A norma della decisione 2013/755/UE del Consiglio <sup>(26)</sup> le persone fisiche e i soggetti stabiliti nei paesi e territori d'oltremare (PTOM) sono ammissibili a fruire dei finanziamenti, fatte salve le regole e le finalità dell'MCE e le eventuali disposizioni applicabili allo Stato membro cui il pertinente PTOM è connesso.
- (59) L'Unione europea dovrebbe perseguire la coerenza e cercare sinergie con i programmi dell'Unione per le politiche esterne, compresa l'assistenza preadesione, nell'ambito degli impegni assunti con la comunicazione della Commissione del 6 febbraio 2018 dal titolo «Una prospettiva di allargamento credibile e un maggior impegno dell'UE per i Balcani occidentali».
- (60) Quando paesi terzi o soggetti in essi situati partecipano ad azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune o transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile, il sostegno finanziario dovrebbe essere disponibile solo se indispensabile per il conseguimento degli obiettivi di tali progetti. Per quanto riguarda i progetti transfrontalieri nel settore delle energie rinnovabili, la cooperazione tra uno o più Stati membri e un paese terzo (compreso nell'ambito della Comunità dell'energia) dovrebbe rispettare le condizioni di cui all'articolo 11 della direttiva (UE) 2018/2001 riguardo alla necessità di un collegamento fisico all'Unione.
- (61) Nella comunicazione della Commissione del 3 ottobre 2017 dal titolo «Appalti pubblici efficaci in Europa e per l'Europa», la Commissione rileva che «l'Unione è il mercato più aperto del mondo nel settore degli appalti, ma non sempre le nostre imprese beneficiano di una reciprocità di accesso ai mercati degli altri paesi». I beneficiari dell'MCE dovrebbero pertanto utilizzare pienamente le possibilità di appalti strategici offerte dalla direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(27)</sup>.
- (62) In conformità dei punti 22 e 23 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 <sup>(28)</sup>, è opportuno che l'MCE sia valutato in base a informazioni raccolte in forza di specifiche prescrizioni in materia di monitoraggio, ad esempio basate su indicatori climatici, evitando al contempo gli oneri amministrativi, in particolare a carico degli Stati membri, e l'eccesso di regolamentazione. È opportuno che tali prescrizioni includano, se del caso, indicatori misurabili che fungano da base per valutare gli effetti dell'MCE sul terreno. La Commissione dovrebbe eseguire valutazioni, 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 i suoi effetti sugli obiettivi generali dell'MCE e procedere agli adeguamenti necessari.
- (63) È opportuno attuare misure trasparenti, responsabili e adeguate di sorveglianza e di rendicontazione, ivi compresi indicatori misurabili, da utilizzare per valutare e rendere conto dei progressi dell'MCE nel conseguire gli obiettivi generali e specifici stabiliti dal presente regolamento come pure per promuoverne il conseguimento. Tali misure dovrebbero altresì assicurare che i risultati dell'MCE siano riconosciuti. Questo sistema di rendicontazione sulla performance dovrebbe garantire una raccolta efficiente, efficace e tempestiva dei dati per la sorveglianza

<sup>(25)</sup> Direttiva (UE) 2017/1371 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2017, relativa alla lotta contro la frode che lede gli interessi finanziari dell'Unione mediante il diritto penale (GU L 198 del 28.7.2017, pag. 29).

<sup>(26)</sup> Decisione 2013/755/UE del Consiglio, del 25 novembre 2013, relativa all'associazione dei paesi e territori d'oltremare all'Unione europea («Decisione sull'associazione d'oltremare») (GU L 344 del 19.12.2013, pag. 1).

<sup>(27)</sup> Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

<sup>(28)</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

dell'attuazione e dei risultati dell'MCE e che tali dati e risultati siano idonei per un'analisi approfondita dei progressi compiuti e delle difficoltà incontrate. È necessario imporre obblighi di rendicontazione proporzionati ai destinatari dei finanziamenti dell'Unione, al fine di raccogliere dati rilevanti per l'MCE.

- (64) L'MCE dovrebbe essere attuato mediante programmi di lavoro. Entro il 15 ottobre 2021 la Commissione dovrebbe adottare i primi programmi di lavoro pluriennali che dovrebbero comprendere il calendario degli inviti a presentare proposte per i primi tre anni dell'MCE, i loro temi e il bilancio indicativo, nonché un quadro prospettico che copra l'intero periodo di programmazione.
- (65) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda definizione di norme specifiche sul cofinanziamento tra le parti di progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile; la specificazione, ove necessario, dei requisiti infrastrutturali applicabili a determinare categorie di azioni relative all'infrastruttura a duplice uso e la procedura di valutazione delle azioni connesse con le azioni relative a tale infrastruttura; l'adozione dei programmi di lavoro; e la concessione di sostegno finanziario. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(29)</sup>.
- (66) Al fine di adeguare, ove necessario, gli indicatori utilizzati per la sorveglianza dell'MCE, le percentuali indicative delle risorse di bilancio assegnate a ciascun obiettivo specifico nel settore dei trasporti e la definizione dei corridoi della rete centrale di trasporto, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alle modifiche delle parti I, II e III dell'allegato del presente regolamento. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (67) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire costruire, sviluppare, modernizzare e completare le reti transeuropee nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale, nonché agevolare la cooperazione transfrontaliera nel settore dell'energia rinnovabile, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti dell'azione, possono essere conseguiti meglio a livello di 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.
- (68) Il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(30)</sup> e il regolamento (UE) n. 283/2014 dovrebbero essere pertanto abrogati. Tuttavia, dovrebbero essere mantenuti gli effetti dell'articolo 29 del regolamento (UE) n. 1316/2013, che modifica l'allegato del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(31)</sup> per quanto concerne l'elenco dei corridoi merci.
- (69) Per garantire la continuità del sostegno nei settori d'intervento pertinenti e per consentire l'attuazione sin dall'inizio del QFP 2021-2027, il presente regolamento dovrebbe entrare in vigore con urgenza e applicarsi, con effetto retroattivo, a decorrere dal 1° gennaio 2021,

<sup>(29)</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

<sup>(30)</sup> 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 (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129).

<sup>(31)</sup> 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).

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## CAPO I

### DISPOSIZIONI GENERALI

#### Articolo 1

##### **Oggetto**

Il presente regolamento istituisce il meccanismo per collegare l'Europa («MCE») per la durata del quadro finanziario pluriennale («QFP») 2021-2027.

Esso stabilisce gli obiettivi dell'MCE, il bilancio per il periodo 2021-2027, le forme di finanziamento dell'Unione e le regole di erogazione dei finanziamenti.

#### Articolo 2

##### **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- a) «azione»: qualsiasi attività che è stata individuata come indipendente sotto il profilo finanziario e tecnico, che è delimitata nel tempo ed è necessaria per la realizzazione di un progetto;
- b) «carburanti alternativi» o «combustibili alternativi»: combustibili alternativi per tutti i modi di trasporto ai sensi dell'articolo 2, punto 1), della direttiva 2014/94/UE;
- c) «beneficiario»: un soggetto dotato di personalità giuridica con cui è stata firmata una convenzione di sovvenzione;
- d) «operazione di finanziamento misto»: azioni sostenute dal bilancio dell'Unione, anche nell'ambito di meccanismi di finanziamento misto di cui all'articolo 2, punto 6), del regolamento finanziario, che combinano forme di aiuto non rimborsabile e/o strumenti finanziari e/o garanzie finanziarie a titolo del bilancio dell'Unione con forme rimborsabili di aiuto da parte di istituzioni di finanziamento allo sviluppo o altri istituti di finanziamento pubblici, nonché di istituti di finanziamento e investitori commerciali;
- e) «rete globale»: infrastruttura di trasporto di cui al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- f) «rete centrale»: infrastruttura di trasporto di cui al capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- g) «corridoi della rete centrale»: strumenti destinati a favorire la realizzazione coordinata della rete centrale, previsto dal capo IV del regolamento (UE) n. 1315/2013, il cui elenco figura nella parte III dell'allegato del presente regolamento;
- h) «collegamento transfrontaliero»: nel settore dei trasporti, un progetto di interesse comune che garantisce la continuità della TEN-T tra Stati membri o tra uno Stato membro e un paese terzo;
- i) «collegamento mancante»: in tutti i modi di trasporto, una sezione mancante della TEN-T o una sezione di trasporto che fornisce il collegamento tra rete centrale o globale e i corridoi della TEN-T che impedisce la continuità della TEN-T o che contiene una o più strozzature che compromettono detta continuità;
- j) «infrastruttura a duplice uso»: un'infrastruttura della rete dei trasporti che risponde a esigenze sia civili che di difesa;
- k) «progetto transfrontaliero nel settore dell'energia rinnovabile»: progetto selezionato o ammissibile alla selezione nel quadro di un accordo di cooperazione o di qualsiasi altro tipo di accordo tra due o più Stati membri, o di accordi tra uno o più Stati membri e uno o più paesi terzi, di cui agli articoli 8, 9, 11 e 13 della direttiva (UE) 2018/2001, nel settore della pianificazione o della diffusione dell'energia rinnovabile, conformemente ai criteri di cui alla parte IV dell'allegato del presente regolamento;

- l) «efficienza energetica al primo posto»: il principio dell'efficienza energetica al primo posto come definito all'articolo 2, punto 18), del regolamento (UE) 2018/1999;
- m) «infrastruttura per la connettività digitale»: reti ad altissima capacità, sistemi 5G, connettività locale senza fili di altissima qualità, e reti dorsali e piattaforme digitali operative associate direttamente a infrastrutture dei trasporti e dell'energia;
- n) «sistemi 5G»: insieme di elementi delle infrastrutture digitali basati su standard accettati a livello globale per le tecnologie delle comunicazioni mobili e senza fili utilizzate per la connettività e per servizi a valore aggiunto con caratteristiche di prestazione avanzate, quali capacità e velocità di trasmissione dei dati molto elevate, comunicazioni a bassa latenza, altissima affidabilità o supporto di un numero elevato di dispositivi connessi;
- o) «corridoio 5G»: asse di trasporto, stradale, ferroviario o per vie navigabili interne, interamente coperto dall'infrastruttura per la connettività digitale, e in particolare da sistemi 5G, che permette la fornitura ininterrotta di servizi digitali sinergici quali servizi di mobilità connessa e automatizzata o servizi analoghi di mobilità intelligente per le ferrovie o di connettività digitale sulle vie navigabili interne;
- p) «piattaforme digitali operative associate direttamente a infrastrutture dei trasporti e dell'energia»: risorse fisiche e virtuali delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, operative tramite le infrastrutture di comunicazione, che sostengono il flusso, l'archiviazione, il trattamento e l'analisi dei dati delle infrastrutture dei trasporti o dell'energia, o entrambi;
- q) «progetto di interesse comune»: progetto di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 o al regolamento (UE) n. 347/2013 o all'articolo 8 del presente regolamento;
- r) «studi»: attività necessarie alla preparazione dell'attuazione di un progetto, quali studi preparatori, di mappatura, di fattibilità, di valutazione, di prova e di convalida, anche sotto forma di software, e ogni altra misura di sostegno tecnico, comprese le azioni preliminari effettuate per definire e sviluppare un progetto e per decidere in merito al suo finanziamento, quali la ricognizione sui siti interessati e la preparazione del pacchetto finanziario;
- s) «volani socioeconomici»: soggetti che in base alla loro missione, per loro natura o in virtù della loro ubicazione possono generare, direttamente o indirettamente, vantaggi socioeconomici importanti per i cittadini, le imprese e le comunità locali situate nel territorio circostante o nella loro zona di influenza;
- t) «paese terzo»: paese che non è membro dell'Unione;
- u) «reti ad altissima capacità»: reti ad altissima capacità quali definite all'articolo 2, punto 2), della direttiva (UE) 2018/1972;
- v) «lavori»: l'acquisto, la fornitura e l'utilizzo di componenti, sistemi e servizi, compresi i software, la realizzazione delle attività di sviluppo, costruzione e installazione relative a un progetto, il collaudo degli impianti e la messa in servizio di un progetto.

### Articolo 3

#### Obiettivi

1. Gli obiettivi generali dell'MCE sono di costruire, sviluppare, modernizzare e completare le reti transeuropee nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale, nonché di agevolare la cooperazione transfrontaliera nel settore dell'energia rinnovabile, tenendo conto degli impegni di decarbonizzazione a lungo termine e gli obiettivi di rafforzare la competitività europea, la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, la coesione territoriale, sociale ed economica e l'accesso al mercato interno e la sua integrazione, ponendo l'accento sull'agevolazione delle sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale.
2. Gli obiettivi specifici dell'MCE sono i seguenti:
  - a) nel settore dei trasporti:
    - i) contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune per quanto riguarda reti e infrastrutture efficienti, interconnesse e multimodali per una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, inclusiva, accessibile e sicura in conformità del regolamento (UE) n. 1315/2013; e;
    - ii) adeguare porzioni della TEN-T ai fini di un duplice uso dell'infrastruttura di trasporto per migliorare sia la mobilità civile che quella militare;

- b) nel settore dell'energia,
- i) contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune relativi all'ulteriore integrazione di un mercato interno dell'energia efficiente e competitivo, e all'interoperabilità transfrontaliera e intersettoriale delle reti, facilitare la decarbonizzazione dell'economia, promuovere l'efficienza energetica e garantire la sicurezza dell'approvvigionamento; e
  - ii) agevolare la cooperazione transfrontaliera in tema di energia, compresa l'energia rinnovabile;
- c) nel settore digitale, contribuire alla definizione di progetti di interesse comune connessi allo sviluppo di reti sicure ad altissima capacità e all'accesso alle medesime, compresi i sistemi 5G, all'aumento della resilienza e della capacità delle reti dorsali digitali sui territori dell'Unione, collegandole ai territori vicini, e alla digitalizzazione delle reti dei trasporti e dell'energia.

#### Articolo 4

#### Bilancio

1. La dotazione finanziaria per l'attuazione dell'MCE per il periodo dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2027 è fissata a 33 710 000 000 EUR <sup>(32)</sup> a prezzi correnti.

In linea con l'obiettivo dell'Unione di integrare le azioni per il clima nelle politiche settoriali e nei fondi dell'Unione, l'MCE contribuisce, mediante le sue azioni, per il 60 % della sua dotazione finanziaria globale agli obiettivi climatici.

2. Tale importo è ripartito come segue:

- a) 25 807 000 000 EUR per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), di cui:
  - i) 12 830 000 000 EUR dalla rubrica 1, cluster 2, del QFP 2021-2027, Investimenti strategici europei;
  - ii) 11 286 000 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione e destinati a essere spesi in conformità delle disposizioni del presente regolamento esclusivamente negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione;
  - iii) 1 691 000 000 EUR dalla rubrica 5, cluster 13 del QFP 2021-2027 per l'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto ii);
- b) 5 838 000 000 EUR per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), di cui il 15 %, in base alla diffusione di mercato, per progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile, e se la soglia del 15 % è raggiunta, la Commissione innalza tale soglia fino al 20 %, in base alla diffusione di mercato;
- c) 2 065 000 000 EUR per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c).

3. La Commissione non si discosta dall'importo di cui al paragrafo 2, lettera a), punto ii).

4. Fino all'1 % dell'importo di cui al paragrafo 1 può finanziare l'assistenza tecnica e amministrativa necessaria per l'attuazione dell'MCE e degli orientamenti settoriali specifici, segnatamente le attività di preparazione, sorveglianza, controllo, audit e valutazione, compresi i sistemi informatici istituzionali. Tale importo può essere utilizzato anche per finanziare misure di accompagnamento complementari alla preparazione dei progetti e in particolare per fornire servizi di consulenza ai promotori di progetto riguardo alle opportunità di finanziamento onde contribuire alla strutturazione del finanziamento dei loro progetti.

5. Gli impegni di bilancio per azioni la cui realizzazione si estenda su più esercizi possono essere ripartiti in frazioni annue su due o più esercizi.

<sup>(32)</sup> La dotazione finanziaria del programma MCE per il periodo 2021-2027 a prezzi costanti 2018 è pari a 29 896 000 000 EUR, ed è distribuita come segue: a) trasporti: 22 884 000 000 EUR, di cui i) 11 384 000 000 EUR provenienti dal QFP 2021-2027, rubrica 1, cluster 2, Investimenti strategici europei; ii) 10 000 000 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione; iii) 1 500 000 000 EUR dal QFP 2021-2027, rubrica 5(13), Difesa; b) energia: 5 180 000 000 EUR; c) digitale: 1 832 000 000 EUR.

6. In conformità dell'articolo 193, paragrafo 2, secondo comma, lettera a), del regolamento finanziario, tenuto conto del ritardo nell'entrata in vigore del presente regolamento e al fine di garantire la continuità, e per un periodo di tempo limitato, i costi sostenuti a titolo del presente regolamento possono essere considerati ammissibili a decorrere dal 1° gennaio 2021, anche se sono stati sostenuti prima della presentazione della domanda di sovvenzione.

7. L'importo trasferito dal Fondo di coesione è eseguito ai sensi del presente regolamento, conformemente al paragrafo 8 del presente articolo e fatto salvo l'articolo 15, paragrafo 2, lettera c).

8. Per quanto riguarda gli importi trasferiti dal Fondo di coesione, il 30 % di essi è messo a disposizione, immediatamente e su base competitiva, di tutti gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione per finanziare progetti riguardanti infrastrutture per i trasporti in conformità al presente regolamento, accordando la priorità al sostegno del maggior numero possibile di collegamenti transfrontalieri e mancanti. Fino al 31 dicembre 2023, la selezione dei progetti ammissibili al finanziamento rispetta le dotazioni nazionali nell'ambito del Fondo di coesione nella misura del 70 % delle risorse trasferite. Dal 1° gennaio 2024 le risorse trasferite all'MCE che non siano state impegnate per progetti riguardanti infrastrutture di trasporto sono messe a disposizione di tutti gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione per finanziare progetti riguardanti infrastrutture di trasporto in conformità del presente regolamento.

9. Per quanto riguarda gli Stati membri il cui reddito nazionale lordo (RNL) pro capite, misurato in standard di potere d'acquisto per abitante (SpA) per il periodo 2015-2017, è inferiore al 60 % dell'RNL medio pro capite dell'UE-27 è garantito, fino al 31 dicembre 2024, il 70 % del 70 % dell'importo da essi trasferito all'MCE.

10. Fino al 31 dicembre 2025, l'importo totale allocato dall'importo di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto ii), a favore di azioni in uno Stato membro ammissibile al finanziamento del Fondo di coesione non supera il 170 % della quota di tale Stato membro rispetto all'importo totale trasferito dal Fondo di coesione.

11. Al fine di sostenere gli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione e che potrebbero avere difficoltà nella concezione di progetti che presentino una maturità o una qualità sufficienti, o entrambi, nonché un valore aggiunto dell'Unione sufficiente, è riservata particolare attenzione all'assistenza tecnica intesa a rafforzare la capacità istituzionale e l'efficienza delle amministrazioni e dei servizi pubblici in relazione allo sviluppo e all'attuazione dei progetti elencati nel presente regolamento.

La Commissione fa tutto il possibile per consentire agli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione di raggiungere, entro la fine del periodo 2021-2027, il massimo assorbimento possibile dell'importo trasferito all'MCE, anche attraverso l'organizzazione di bandi aggiuntivi.

Inoltre, particolare attenzione e sostegno sono prestati agli Stati membri il cui RNL pro capite, misurato in SpA per il periodo 2015-2017, è inferiore al 60 % dell'RNL medio pro capite dell'UE-27.

12. L'importo trasferito dal Fondo di coesione non è utilizzato per finanziare programmi di lavoro transettoriali né operazioni di finanziamento misto.

13. Le risorse allocate agli Stati membri in regime di gestione concorrente possono, su richiesta dello Stato membro interessato, essere trasferite all'MCE alle condizioni di cui all'articolo 21 del regolamento (UE) 2021/1060. La Commissione esegue tali risorse direttamente in conformità dell'articolo 62, paragrafo 1, primo comma, lettera a), del regolamento finanziario, o indirettamente, in conformità della lettera c) di tale comma. Tali risorse sono utilizzate a beneficio dello Stato membro interessato.

14. Fatto salvo il paragrafo 13 del presente articolo, nel settore digitale le risorse assegnate agli Stati membri in regime di gestione concorrente possono, su richiesta di tali Stati membri, essere trasferite all'MCE, anche per integrare il finanziamento delle azioni ammissibili a norma dell'articolo 9, paragrafo 4 del presente regolamento, fino al 100 % del costo totale ammissibile, fatti salvi il principio di cofinanziamento di cui all'articolo 190 del regolamento finanziario e le norme in materia di aiuti di Stato. Tali risorse sono utilizzate esclusivamente a beneficio dello Stato membro interessato.



*Articolo 5***Paesi terzi associati all'MCE**

1. L'MCE è aperto alla partecipazione dei paesi terzi seguenti:
  - a) i membri dell'Associazione europea di libero scambio che sono membri del SEE, conformemente alle condizioni stabilite dall'accordo SEE;
  - b) i paesi in via di adesione, i paesi candidati e potenziali candidati, conformemente ai principi e alle condizioni generali per la partecipazione di tali paesi ai programmi dell'Unione stabiliti nei rispettivi accordi quadro e nelle rispettive decisioni dei consigli di associazione o in accordi analoghi, e alle condizioni specifiche stabilite negli accordi tra l'Unione e tali paesi;
  - c) i paesi della politica europea di vicinato, conformemente ai principi e alle condizioni generali per la partecipazione di tali paesi ai programmi dell'Unione stabiliti nei rispettivi accordi quadro e dalle rispettive decisioni dei consigli di associazione o in accordi analoghi, e alle condizioni specifiche stabilite negli accordi tra l'Unione e tali paesi;
  - d) altri paesi terzi, conformemente alle condizioni stabilite in un accordo specifico riguardante la partecipazione di un paese terzo ai programmi dell'Unione, purché tale accordo:
    - i) garantisca un giusto equilibrio tra i contributi del paese terzo che partecipa ai programmi dell'Unione e i benefici che questo ne trae;
    - ii) stabilisca le condizioni per la partecipazione ai programmi, compreso il calcolo dei contributi finanziari destinati ai singoli programmi, e i rispettivi costi amministrativi.
    - iii) non conferisca al paese terzo potere decisionale sul programma dell'Unione;
    - iv) garantisca all'Unione il diritto di assicurare una sana gestione finanziaria e di tutelare i propri interessi finanziari;
    - v) preveda reciprocità nell'accesso a programmi analoghi nel paese terzo che partecipa ai programmi dell'Unione.

I contributi di cui al primo comma, lettera d), punto ii), costituiscono entrate con destinazione specifica ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 5, del regolamento finanziario;

2. Fatto salvo l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 1315/2013, i paesi terzi di cui al paragrafo 1 del presente articolo e gli organismi stabiliti in tali paesi 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 determinati progetti di interesse comune o di un progetto in conformità dell'articolo 7, paragrafo 1, del presente regolamento e alle condizioni stabilite dai programmi di lavoro di cui all'articolo 20 del presente regolamento.

*Articolo 6***Attuazione e forme di finanziamento dell'Unione**

1. L'MCE è attuato in regime di gestione diretta in conformità al regolamento finanziario o di gestione indiretta con gli organismi di cui all'articolo 62, paragrafo 1, primo comma, lettera c), del regolamento finanziario.
2. L'MCE può concedere finanziamenti sotto forma di sovvenzioni e appalti come previsto dal regolamento finanziario. Può inoltre contribuire alle operazioni di finanziamento misto in conformità del regolamento (UE) 2021/523 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup> e del titolo X del regolamento finanziario. Il contributo dell'Unione alle operazioni di finanziamento misto nel settore dei trasporti non supera il 10 % dell'importo di bilancio indicato all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto i), del presente regolamento. Nel settore dei trasporti, le operazioni di finanziamento misto possono essere utilizzate per azioni relative a una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, inclusiva, accessibile e sicura, di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera b), del presente regolamento.

<sup>(3)</sup> Regolamento (UE) 2021/523 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 marzo 2021 che istituisce il programma InvestEU e che modifica il regolamento (UE) 2015/1017 (GU L 107 del 26.3.2021, pag. 30).

3. La Commissione può delegare ad agenzie esecutive poteri di esecuzione parziale dell'MCE, conformemente all'articolo 69 del regolamento finanziario, ai fini di una gestione ottimale ed efficiente dell'MCE nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale.

4. I contributi a un meccanismo di mutua assicurazione possono coprire il rischio associato al recupero dei fondi dovuti dai destinatari e sono considerati una garanzia sufficiente a norma del regolamento finanziario. Si applica l'articolo 33, paragrafo 7, del regolamento (UE) 2021/695.

#### Articolo 7

### Progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile

1. I progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile contribuiscono alla decarbonizzazione, al completamento del mercato interno dell'energia e al rafforzamento della sicurezza dell'approvvigionamento. Tali progetti sono inclusi in un accordo di cooperazione o in qualsiasi altro tipo di accordo tra due o più Stati membri o in accordi tra uno o più Stati membri e uno o più paesi terzi a norma degli articoli 8, 9, 11 e 13 della direttiva (UE) 2018/2001. Tali progetti corrispondono agli obiettivi, ai criteri generali e alla procedura di cui alla parte IV dell'allegato del presente regolamento.

2. Entro il 31 dicembre 2021, la Commissione adotta atti delegati a norma dell'articolo 26 per specificare, fatti salvi i criteri di attribuzione di cui all'articolo 14, i criteri di selezione specifici e i dettagli della procedura di selezione dei progetti. La Commissione pubblica i metodi di valutazione del contributo del progetto ai criteri generali e di effettuazione dell'analisi costi-benefici specificati nella parte IV dell'allegato.

3. Ai sensi del presente regolamento, gli studi volti a sviluppare e individuare progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile sono ammissibili al finanziamento.

4. I progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile sono ammissibili al finanziamento di lavori da parte dell'Unione se soddisfano i criteri aggiuntivi seguenti:

a) l'analisi dei costi-benefici specifica per il progetto, a norma della parte IV, punto 3, dell'allegato, è obbligatoria per tutti i progetti finanziati e tiene conto di eventuali entrate derivanti da regimi di sostegno, è stata effettuata in maniera trasparente, globale e completa e fornisce prove sull'esistenza di notevoli risparmi sui costi o vantaggi significativi, o entrambi, in termini di integrazione dei sistemi, sostenibilità ambientale, sicurezza dell'approvvigionamento o innovazione; e,

b) il richiedente dimostra che il progetto non si concretizzerebbe o non sarebbe commercialmente sostenibile in assenza della sovvenzione.

5. L'importo della sovvenzione per lavori è:

a) proporzionato ai risparmi sui costi o ai vantaggi di cui nella parte IV, punto 2, lettera b), dell'allegato, o a entrambi;

b) non supera l'importo necessario a garantire che il progetto si concretizzi o diventi commercialmente sostenibile; e

c) rispetta le disposizioni dell'articolo 15, paragrafo 3.

6. L'MCE prevede la possibilità di finanziamenti coordinati con il quadro favorevole per la diffusione dell'energia rinnovabile di cui all'articolo 3, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2018/2001 e il cofinanziamento con il meccanismo di finanziamento dell'energia rinnovabile dell'Unione di cui all'articolo 33 del regolamento (UE) 2018/1999.

7. La Commissione valuta regolarmente l'utilizzo dei fondi per i progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile in relazione all'importo di riferimento di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del presente regolamento. In seguito a tale valutazione, in mancanza di una sufficiente diffusione di mercato di fondi per progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile, il bilancio inutilizzato previsto per detti progetti è impiegato per conseguire gli obiettivi delle reti energetiche transeuropee di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), punto i), del presente regolamento, per le azioni ammissibili di cui all'articolo 9, paragrafo 3, lettera a), del presente regolamento e, a partire dal 2024, detto bilancio può essere utilizzato per cofinanziare il meccanismo di finanziamento dell'energia rinnovabile dell'Unione istituito nel quadro del regolamento (UE) 2018/1999.

8. La Commissione adotta un atto di esecuzione che definisce norme specifiche sul cofinanziamento tra le parti di progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile a titolo dell'MCE e il meccanismo di finanziamento istituito a norma dell'articolo 33 del regolamento (UE) 2018/1999. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2, del presente regolamento.

#### Articolo 8

### **Progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale**

1. I progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale sono i progetti che danno un contributo importante agli obiettivi strategici dell'Unione in materia di connettività e/o forniscono l'infrastruttura di rete a sostegno della trasformazione digitale dell'economia e della società, nonché del mercato unico digitale dell'Unione.

2. I progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale soddisfano i criteri seguenti:

- a) contribuire all'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c); e
- b) diffondere la tecnologia disponibile migliore e più adatta allo specifico progetto, che propone un equilibrio ottimale in termini di capacità di trasmissione dei dati, sicurezza della trasmissione, resilienza della rete, cibersecurity ed efficienza sotto il profilo dei costi.

3. Gli studi volti a sviluppare e individuare progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale sono ammissibili al finanziamento ai sensi del presente regolamento.

4. Fatti salvi i criteri di attribuzione di cui all'articolo 14, la priorità di finanziamento è stabilita tenendo conto dei criteri seguenti:

- a) alle azioni che contribuiscono alla diffusione di reti ad altissima capacità e all'accesso alle medesime, compresa la connettività dei sistemi 5G e altri tipi di connettività di punta, conformemente agli obiettivi strategici dell'Unione in materia di connettività in zone in cui sono ubicati volani socioeconomici è data priorità tenendo conto delle esigenze di tali zone in termini di connettività e della copertura di zona aggiuntiva generata, comprese le utenze domestiche, conformemente alla parte V, punto 1, dell'allegato. La diffusione di tipo stand-alone (*stand-alone deployment*) applicata ai volani socioeconomici è ammissibile a finanziamento purché tale diffusione possa essere economicamente proporzionata e fisicamente praticabile;
- b) le azioni che contribuiscono alla fornitura di connettività locale senza fili di altissima qualità nelle comunità locali sono prioritarie conformemente alla parte V, punto 2, dell'allegato;
- c) le azioni che contribuiscono alla diffusione di corridoi 5G lungo i principali assi di trasporto, anche sulla TEN-T, come quelli elencati nella parte V, punto 3, dell'allegato, sono prioritarie per garantire la copertura lungo i principali assi di trasporto onde consentire la fornitura ininterrotta di servizi digitali sinergici, tenuto conto dell'importanza socioeconomica delle soluzioni tecnologiche attualmente installate in un'ottica orientata al futuro;
- d) i progetti di interesse comune volti alla diffusione o a un adeguamento significativo di reti dorsali transfrontaliere che colleghino l'Unione a paesi terzi e rafforzino i collegamenti tra le reti di comunicazioni elettroniche all'interno del territorio dell'Unione, anche con cavi sottomarini, sono prioritari in base a quanto contribuiscono significativamente all'aumento delle prestazioni e della resilienza e all'altissima capacità di tali reti di comunicazione elettronica;
- e) i progetti di interesse comune che si servono di piattaforme digitali operative, danno priorità alle azioni basate su tecnologie di punta, considerando aspetti come l'interoperabilità, la cibersecurity, la privacy dei dati e il riutilizzo.

## CAPO II

## AMMISSIBILITÀ

## Articolo 9

## Azioni ammissibili

1. Solo le azioni che contribuiscono al conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 3, tenendo conto degli impegni di decarbonizzazione a lungo termine, sono ammissibili al finanziamento. Fra di esse rientrano studi, lavori e altre misure di accompagnamento necessarie per la gestione e l'attuazione dell'MCE e degli orientamenti settoriali specifici. Gli studi sono ammissibili solo se relativi a progetti ammissibili nell'ambito dell'MCE.
2. Per quanto riguarda il settore dei trasporti, sono ammissibili al sostegno finanziario dell'Unione ai sensi del presente regolamento solo le azioni seguenti:
  - a) azioni relative a reti efficienti, interconnesse, interoperabili e multimodali per lo sviluppo di infrastrutture ferroviarie, stradali, marittime e delle vie navigabili interne:
    - i) azioni per la realizzazione della rete centrale conformemente al capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013, comprese le azioni relative a collegamenti transfrontalieri e a collegamenti mancanti, come quelli indicati nella parte III dell'allegato del presente regolamento, nonché a nodi urbani, piattaforme logistiche multimodali, porti marittimi, porti interni, terminali ferroviario-stradali e collegamenti con aeroporti della rete centrale, di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013. Le azioni per la realizzazione della rete centrale possono includere elementi correlati facenti parte della rete globale, qualora ciò sia necessario per ottimizzare gli investimenti, in base alle modalità specificate nei programmi di lavoro di cui all'articolo 20 del presente regolamento;
    - ii) azioni relative a collegamenti transfrontalieri della rete globale conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, come quelli indicati nella parte III, punto 2, dell'allegato del presente regolamento, azioni di cui alla parte III, punto 3, dell'allegato al presente regolamento, azioni relative a studi per lo sviluppo della rete globale e azioni relative a porti marittimi e interni della rete globale conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013;
    - iii) azioni per il ripristino dei collegamenti ferroviari transfrontalieri regionali mancanti della TEN-T che sono stati abbandonati o eliminati;
    - iv) azioni per la realizzazione di sezioni della rete globale situate in regioni ultraperiferiche, conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, comprese le azioni relative ai pertinenti nodi urbani, porti marittimi, porti interni, terminali ferroviario-stradali, collegamenti con aeroporti e piattaforme logistiche multimodali della rete globale di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013;
    - v) azioni di sostegno a progetti di interesse comune finalizzati a collegare la rete transeuropea alle reti infrastrutturali di paesi vicini, di cui all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1315/2013;
  - b) azioni relative a una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, multimodale, inclusiva, accessibile e sicura:
    - i) azioni di sostegno alle autostrade del mare di cui all'articolo 21 del regolamento (UE) n. 1315/2013, con un'attenzione alla navigazione transfrontaliera su rotte brevi;
    - ii) azioni di sostegno ai sistemi di applicazioni telematiche ai sensi dell'articolo 31 del regolamento (UE) n. 1315/2013 per i corrispettivi modi di trasporto, tra cui in particolare:
      - per le ferrovie: l'ERTMS;
      - per le vie navigabili interne: i servizi d'informazione fluviale (RIS);
      - per il trasporto stradale: i sistemi di trasporto intelligenti (STI);
      - per il trasporto marittimo: il sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione (VTMIS) e servizi marittimi elettronici, inclusi i servizi d'interfaccia unica quali l'interfaccia unica marittima, i sistemi delle comunità portuali e i relativi sistemi d'informazione doganale;
      - per il trasporto aereo: i sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare quelli risultanti dal sistema di ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo (SESAR);

- iii) azioni di sostegno ai servizi di trasporto di merci sostenibili ai sensi dell'articolo 32 del regolamento (UE) n. 1315/2013 e azioni volte a ridurre il rumore del trasporto ferroviario di merci;
  - iv) azioni di sostegno alle nuove tecnologie e all'innovazione, compresa l'automazione, a migliori servizi di trasporto, all'integrazione modale e all'infrastruttura per i combustibili alternativi per tutti i modi di trasporto, a norma dell'articolo 33 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
  - v) azioni intese a eliminare gli ostacoli all'interoperabilità, quali definiti dall'articolo 3, lettera o), del regolamento (UE) n. 1315/2013, in particolare gli ostacoli in relazione agli effetti sui corridoi o sulla rete, comprese le azioni che promuovono un aumento del traffico merci per ferrovia e gli impianti automatici per il cambio dello scartamento;
  - vi) azioni intese a eliminare gli ostacoli all'interoperabilità, in particolare nei nodi urbani ai sensi dell'articolo 30 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
  - vii) azioni per la realizzazione di infrastrutture e mobilità sicure, anche nell'ambito della sicurezza stradale, ai sensi dell'articolo 34 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
  - viii) azioni volte a migliorare la resilienza delle infrastrutture di trasporto, in particolare rispetto ai cambiamenti climatici e alle calamità naturali e alle minacce alla cibern sicurezza;
  - ix) azioni volte a migliorare, in tutti i modi di trasporto, l'accessibilità alle infrastrutture di trasporto per tutti gli utenti, in particolare quelli a mobilità ridotta, ai sensi dell'articolo 37 del regolamento (UE) n. 1315/2013;
  - x) azioni volte a migliorare l'accessibilità e la disponibilità delle infrastrutture di trasporto per motivi di sicurezza e protezione civile e azioni volte ad adeguare le infrastrutture di trasporto ai fini dei controlli alle frontiere esterne dell'Unione, con lo scopo di facilitare i flussi di traffico;
- c) nell'ambito dell'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto ii), e conformemente all'articolo 12, azioni, o attività specifiche nell'ambito di un'azione, volte a supportare porzioni, nuove o esistenti, della TEN-T utilizzabili per il trasporto militare, con l'obiettivo di adeguare la TEN-T ai requisiti dell'infrastruttura a duplice uso.
3. Per quanto riguarda il settore dell'energia, sono ammissibili al sostegno finanziario dell'Unione ai sensi del presente regolamento solo le azioni seguenti:
- a) azioni relative a progetti di interesse comune di cui all'articolo 14 del regolamento (UE) n. 347/2013;
  - b) azioni di sostegno a progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile, compresa la loro concezione, anche a favore di soluzioni innovative e dello stoccaggio di energia rinnovabile, di cui alla parte IV dell'allegato, fatto salvo il rispetto delle condizioni stabilite all'articolo 7.
4. Per quanto riguarda il settore digitale, sono ammissibili al sostegno finanziario dell'Unione a titolo del presente regolamento solo le azioni seguenti:
- a) azioni di sostegno alla diffusione di reti ad altissima capacità e all'accesso alle medesime, compresi sistemi 5G, in grado di fornire connettività Gigabit in zone in cui sono ubicati volani socioeconomici;
  - b) azioni di sostegno alla fornitura, presso le comunità locali, di connettività locale senza fili di altissima qualità, gratuita e priva di condizioni discriminatorie;
  - c) azioni per la realizzazione di una copertura ininterrotta, con sistemi 5G, di tutti i principali assi di trasporto, compresa la TEN-T, come le azioni elencate nella parte V, punto 3, dell'allegato;
  - d) azioni di sostegno alla realizzazione di reti dorsali nuove o a un adeguamento significativo di quelle esistenti, anche con cavi sottomarini, negli Stati membri e tra di essi e tra l'Unione e paesi terzi, come le azioni elencate nella parte V, punto 3, dell'allegato, nonché altre azioni di sostegno alla realizzazione di reti dorsali di cui a tale punto;
  - e) azioni finalizzate all'acquisizione dei requisiti relativi all'infrastruttura per la connettività digitale per progetti transfrontalieri nei settori dei trasporti e dell'energia o di sostegno alle piattaforme digitali operative associate direttamente a infrastrutture dei trasporti e dell'energia, o entrambi.

## Articolo 10

### Sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale

1. Le azioni che contribuiscono simultaneamente al conseguimento di uno o più obiettivi di almeno due settori, conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, lettere a), b) e c), sono ammissibili al sostegno finanziario dell'Unione a titolo del presente regolamento e possono beneficiare di un tasso di cofinanziamento più elevato, conformemente all'articolo 15. Tali azioni sono attuate mediante programmi di lavoro riguardanti almeno due settori e che includono criteri di attribuzione specifici, e sono finanziate con contributi di bilancio provenienti dai settori interessati.
2. Nell'ambito di ciascuno dei settori dei trasporti, dell'energia o digitale, le azioni ammissibili ai sensi dell'articolo 9 possono includere elementi sinergici relativi a uno degli altri settori, che non sono correlati ad azioni ammissibili conformemente all'articolo 9, paragrafi 2, 3 e 4 rispettivamente, a condizione che rispondano a tutti i requisiti seguenti:
  - a) il costo degli elementi sinergici non superi il 20 % dei costi totali ammissibili dell'azione;
  - b) gli elementi sinergici siano correlati al settore dei trasporti, dell'energia o del digitale; e
  - c) gli elementi sinergici permettano di accrescere in misura notevole i benefici socioeconomici, climatici o ambientali dell'azione.

## Articolo 11

### Soggetti ammissibili

1. Per quanto riguarda i soggetti, oltre ai criteri di cui all'articolo 197 del regolamento finanziario, si applicano i criteri di ammissibilità di cui al presente articolo.
2. Sono ammissibili i soggetti seguenti:
  - a) i soggetti giuridici stabiliti in:
    - i) uno Stato membro, comprese le imprese in partecipazione (*joint venture*);
    - ii) un paese terzo associato all'MCE; ovvero
    - iii) un paese o territorio d'oltremare;
  - b) i soggetti giuridici costituiti a norma del diritto dell'Unione e, qualora il loro coinvolgimento sia previsto dai programmi di lavoro, le organizzazioni internazionali.
3. Non sono ammissibili le persone fisiche.
4. Il programma di lavoro può prevedere che i soggetti giuridici stabiliti in paesi terzi associati all'MCE conformemente all'articolo 5 e i soggetti giuridici stabiliti nell'Unione, ma direttamente o indirettamente controllati da paesi terzi o da cittadini di paesi terzi o da soggetti stabiliti in paesi terzi, non siano ammissibili a partecipare a tutte o ad alcune delle azioni nell'ambito degli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c), per motivi di sicurezza debitamente giustificati. In tali casi gli inviti a presentare proposte e le gare d'appalto sono rivolti esclusivamente ai soggetti stabiliti o considerati stabiliti negli Stati membri e direttamente o indirettamente controllati da Stati membri o da cittadini di Stati membri.
5. I soggetti giuridici stabiliti in un paese terzo non associato all'MCE sono eccezionalmente ammessi al sostegno finanziario dell'Unione a titolo dell'MCE ove ciò sia indispensabile per il conseguimento degli obiettivi di un determinato progetto di interesse comune nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale o di un progetto transfrontaliero nel settore dell'energia rinnovabile.
6. Sono ammissibili solo le proposte presentate da:
  - a) uno o più Stati membri; o
  - b) d'intesa con gli Stati membri interessati, da organizzazioni internazionali, imprese comuni o imprese od organismi pubblici o privati, comprese le autorità regionali o locali.

Se uno Stato membro interessato non approva la presentazione di cui al primo comma, lettera b), lo rende noto di conseguenza.

Uno Stato membro può decidere che, per un programma di lavoro specifico o per specifiche categorie di domande, possono essere presentate proposte senza il suo accordo. In tal caso, questo è indicato, su richiesta dello Stato membro interessato, nel programma di lavoro pertinente e nell'invito a presentare proposte in questione.

#### Articolo 12

### **Norme specifiche di ammissibilità concernenti le azioni relative all'adeguamento della TEN-T a un duplice uso civile e di difesa**

1. Le azioni che contribuiscono all'adeguamento della rete centrale o globale TEN-T quale definita dal regolamento (UE) n. 1315/2013, allo scopo di consentire un duplice uso, civile e di difesa, dell'infrastruttura, sono soggette alle norme ulteriori di ammissibilità seguenti:

- a) le proposte sono presentate da uno o più Stati membri o, d'intesa con gli Stati membri interessati, dai soggetti giuridici stabiliti negli Stati membri;
- b) le azioni si riferiscono alle sezioni o ai nodi individuati dagli Stati membri negli allegati dei requisiti militari ai fini della mobilità militare all'interno e all'esterno dell'Unione, adottati dal Consiglio il 20 novembre 2018, o a qualsiasi successivo elenco adottato in seguito e a qualsiasi altro elenco indicativo di progetti prioritari che sono individuati dagli Stati membri conformemente al piano d'azione sulla mobilità militare;
- c) le azioni possono riguardare sia l'adeguamento di componenti dell'infrastruttura esistenti che la costruzione di componenti nuove, tenendo conto dei requisiti infrastrutturali di cui al paragrafo 2 del presente articolo;
- d) le azioni che attuano un livello di requisito relativo all'infrastruttura al di là del livello richiesto per il duplice uso sono ammissibili; tuttavia il loro costo è ammissibile solo fino al livello di costo corrispondente al livello di requisiti necessario per il duplice uso; le azioni relative a infrastrutture utilizzate solo per scopi militari non sono ammissibili;
- e) le azioni ai sensi del presente articolo sono finanziate solo a titolo dell'importo conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto iii), del presente regolamento.

2. La Commissione adotta un atto di esecuzione in cui specifica, ove necessario, i requisiti infrastrutturali applicabili a determinate categorie di azioni relative all'infrastruttura a duplice uso e la procedura di valutazione delle azioni connesse con le azioni relative all'infrastruttura a duplice uso civile e di difesa. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

3. A seguito della valutazione intermedia dell'MCE di cui all'articolo 23, paragrafo 2, la Commissione può proporre all'autorità di bilancio di trasferire i fondi che non siano stati impegnati dall'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto iii), all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto i).

#### CAPO III

### **SOVVENZIONI**

#### Articolo 13

### **Sovvenzioni**

Le sovvenzioni nell'ambito dell'MCE sono concesse e gestite conformemente al titolo VIII del regolamento finanziario.

*Articolo 14***Criteria di aggiudicazione**

1. Criteri di aggiudicazione trasparenti sono definiti nei programmi di lavoro di cui all'articolo 20 e negli inviti a presentare proposte tenendo conto, nella misura applicabile, solo degli elementi seguenti:

- a) impatti economici, sociali e ambientali, compresi gli impatti climatici (costi e benefici del ciclo di vita del progetto), solidità, completezza e trasparenza dell'analisi;
- b) aspetti inerenti all'innovazione e alla digitalizzazione, alla sicurezza, all'interoperabilità e all'accessibilità, anche per le persone a mobilità ridotta;
- c) dimensione transfrontaliera, integrazione delle reti e accessibilità territoriale, anche per le isole europee e le regioni ultraperiferiche;
- d) valore aggiunto dell'Unione;
- e) sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale;
- f) grado di maturità dell'azione alla luce del livello di sviluppo del progetto;
- g) solidità della strategia di manutenzione proposta per il progetto in esito al suo completamento;
- h) solidità del piano di attuazione proposto;
- i) effetto catalizzatore del sostegno finanziario dell'Unione sugli investimenti;
- j) necessità di superare ostacoli finanziari, come quelli causati da una sostenibilità commerciale insufficiente, elevati costi iniziali o l'assenza di finanziamenti da parte del mercato;
- k) potenziale del duplice uso nel contesto della mobilità militare;
- l) coerenza con i piani dell'Unione e nazionali per l'energia e il clima, compreso il principio dell'«efficienza energetica al primo posto».

2. La valutazione della conformità delle proposte ai criteri di aggiudicazione tiene conto, ove pertinente, della resilienza agli effetti avversi dei cambiamenti climatici mediante una valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici comprendente le opportune misure di adeguamento.

3. La valutazione della conformità delle proposte ai criteri di aggiudicazione assicura che ove pertinente, come specificato nei programmi di lavoro, le azioni finanziate dall'MCE che prevedono l'uso di PNT siano tecnicamente compatibili con i programmi Galileo e EGNOS e con il programma Copernicus.

4. Per quanto riguarda azioni relative al settore dei trasporti, la valutazione della conformità delle proposte ai criteri di aggiudicazione garantisce, se del caso, la coerenza delle azioni proposte rispetto ai piani di lavoro per i corridoi e agli atti di esecuzione a norma dell'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013, e fa sì che sia tenuto conto del parere consultivo del coordinatore europeo responsabile ai sensi dell'articolo 45, paragrafo 8, di detto regolamento. La valutazione considera inoltre se l'attuazione delle azioni finanziate dall'MCE rischi di perturbare i flussi di merci e passeggeri sulla sezione della linea interessata dal progetto e se tali rischi siano stati attenuati.

5. Per quanto riguarda le azioni relative ai progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile, i criteri di aggiudicazione tengono conto delle condizioni indicate all'articolo 7, paragrafo 4.

6. Per quanto riguarda le azioni relative ai progetti di interesse comune nel settore della connettività digitale, i criteri di aggiudicazione stabiliti dai programmi di lavoro e dagli inviti a presentare proposte tengono conto dei criteri di cui all'articolo 8, paragrafo 4.

*Articolo 15***Tassi di cofinanziamento**

1. Per quanto riguarda gli studi, l'importo del sostegno finanziario dell'Unione non può superare il 50 % del costo totale ammissibile. Per gli studi finanziati con gli importi trasferiti dal Fondo di coesione, i tassi massimi di cofinanziamento sono quelli applicabili al Fondo di coesione, come specificato al paragrafo 2, lettera c).



2. Per i lavori nel settore dei trasporti si applicano i tassi massimi di cofinanziamento seguenti:
- a) per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto i), l'importo del sostegno finanziario dell'Unione non può superare il 30 % del costo totale ammissibile; tuttavia, i tassi di cofinanziamento possono aumentare fino a un massimo del 50 % per azioni:
    - i) relative a collegamenti transfrontalieri alle condizioni di cui alla lettera e) del presente paragrafo;
    - ii) di sostegno a sistemi di applicazioni telematiche;
    - iii) di sostegno a vie navigabili interne o all'interoperabilità ferroviaria;
    - iv) di sostegno a nuove tecnologie e all'innovazione;
    - v) di sostegno al miglioramento delle infrastrutture in termini di sicurezza; e
    - vi) volte ad adeguare l'infrastruttura di trasporto ai fini dei controlli alle frontiere esterne dell'Unione, conformemente alla pertinente normativa dell'Unione;
  - b) per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto ii), l'importo del sostegno finanziario dell'Unione non può superare il 50 % del costo totale ammissibile; tuttavia, i tassi di cofinanziamento possono aumentare fino a un massimo dell'85 % se le risorse necessarie sono trasferite all'MCE a norma dell'articolo 4, paragrafo 13;
  - c) per quanto riguarda gli importi trasferiti dal Fondo di coesione, i tassi massimi di cofinanziamento non possono superare l'85 % dei costi totali ammissibili;
  - d) per quanto riguarda gli importi della rubrica Investimenti strategici europei pari a 1 559 800 000 EUR, di cui alla parte II, primo paragrafo, dell'allegato, per il completamento dei principali collegamenti ferroviari transfrontalieri mancanti tra Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione, i tassi massimi di cofinanziamento non possono superare l'85 % dei costi totali ammissibili;
  - e) per quanto riguarda le azioni relative a collegamenti transfrontalieri, l'aumento dei tassi massimi di cofinanziamento previsti dalle lettere a), c) e d) del presente paragrafo è applicabile esclusivamente ad azioni che dimostrino un grado elevato di integrazione nella loro pianificazione e attuazione ai fini dei criteri di attribuzione di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), ad esempio con un'unica società che realizzi il progetto, una struttura di governance comune, un quadro giuridico bilaterale o un atto di esecuzione a norma dell'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013; Inoltre, il tasso di cofinanziamento applicabile ai progetti realizzati da strutture a gestione integrata, incluse le imprese in partecipazione (*joint venture*), conformemente all'articolo 11, paragrafo 2, lettera a), può essere aumentato del 5 %.
3. Per i lavori nel settore dell'energia si applicano i tassi massimi di cofinanziamento seguenti:
- a) per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), l'importo del sostegno finanziario dell'Unione non può superare il 50 % del costo totale ammissibile;
  - b) i tassi di cofinanziamento possono aumentare fino a un massimo del 75 % dei costi ammissibili complessivi per le azioni che contribuiscono allo sviluppo di progetti di interesse comune, in base ai criteri di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 347/2013, e garantiscono un grado elevato di sicurezza dell'approvvigionamento a livello regionale o di Unione, ovvero rafforzano la solidarietà dell'Unione od offrono soluzioni molto innovative.
4. Per i lavori nel settore digitale si applicano i tassi massimi di cofinanziamento seguenti: per quanto concerne i lavori relativi agli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c), l'importo del sostegno finanziario dell'Unione non può superare il 30 % del costo totale ammissibile.

I tassi di cofinanziamento possono essere aumentati:

- a) fino al 50 % per azioni con una forte dimensione transfrontaliera, quali la copertura ininterrotta con sistemi 5G lungo i principali assi di trasporto o la realizzazione di reti dorsali tra Stati membri e tra l'Unione e paesi terzi; e
- b) fino al 75 % per azioni per la realizzazione della connettività Gigabit dei volani socioeconomici.

Le azioni di fornitura di connettività locale senza fili nelle comunità locali, se attuate mediante sovvenzioni di valore modesto, possono essere finanziate attraverso il sostegno finanziario dell'Unione fino al 100 % dei costi ammissibili, fatto salvo il principio di cofinanziamento.

5. Il tasso massimo di cofinanziamento applicabile alle azioni di cui all'articolo 10, paragrafo 1, è il tasso massimo di cofinanziamento più elevato applicabile ai settori interessati. Inoltre, il tasso di cofinanziamento applicabile a tali azioni può essere aumentato del 10 %.

6. In ciascuno dei settori del trasporto, dell'energia e digitale, per quanto concerne i lavori nelle regioni ultraperiferiche, si applica un tasso di cofinanziamento massimo del 70 %.

#### *Articolo 16*

##### **Costi ammissibili**

Oltre ai criteri di cui all'articolo 186 del regolamento finanziario, si applicano i criteri seguenti di ammissibilità dei costi:

- a) solo le spese sostenute negli Stati membri sono considerate ammissibili, tranne nel caso in cui il progetto di interesse comune o transfrontaliero nel settore dell'energia rinnovabile riguardi il territorio di uno o più paesi terzi di cui all'articolo 5 o all'articolo 11, paragrafo 4, del presente regolamento o si riferisca ad acque internazionali e l'azione sia indispensabile ai fini del conseguimento degli obiettivi del progetto;
- b) il costo delle apparecchiature, degli impianti e delle infrastrutture può essere interamente ammissibile quando è trattato come spesa in conto capitale dal beneficiario;
- c) 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 all'articolo 64 del regolamento (UE) 2021/1060;
- d) i costi ammissibili non includono l'imposta sul valore aggiunto.

#### *Articolo 17*

##### **Combinazione di sovvenzioni e altre fonti di finanziamento**

1. È possibile combinare sovvenzioni e finanziamenti della Banca europea per gli investimenti, di banche nazionali di promozione o altre istituzioni finanziarie pubbliche e di sviluppo, nonché di investitori e istituti finanziari del settore privato, anche mediante partenariati pubblico-privato.
2. Le sovvenzioni di cui al paragrafo 1 possono essere utilizzate per il tramite di inviti mirati a presentare proposte.

#### *Articolo 18*

##### **Riduzione o cessazione delle sovvenzioni**

1. Oltre alle ragioni di cui all'articolo 131, paragrafo 4, del regolamento finanziario, l'importo della sovvenzione, salvo in casi debitamente giustificati, può essere ridotto per i motivi seguenti:
  - a) per gli studi, se l'azione non è stata avviata entro un anno dalla data di inizio indicata nella convenzione di sovvenzione;
  - b) per i lavori, se l'azione non è stata avviata entro due anni dalla data di inizio indicata nella convenzione di sovvenzione;
  - c) se da un esame dello stato di avanzamento dell'azione risulta che l'attuazione ha subito ritardi tali da rendere improbabile il conseguimento degli obiettivi.
2. Alla convenzione di sovvenzione possono essere apportate modifiche o può essere posto fine in base ai motivi di cui al paragrafo 1.
3. Prima che siano adottate eventuali decisioni concernenti la riduzione o cessazione della sovvenzione, il caso è esaminato in tutti i suoi aspetti e i beneficiari interessati hanno la possibilità di presentare osservazioni entro un termine ragionevole.

4. Gli stanziamenti d'impegno risultanti disponibili dall'applicazione del paragrafo 1 o 2 del presente articolo sono ripartiti fra altri programmi di lavoro proposti nell'ambito della corrispondente dotazione finanziaria quale stabilita all'articolo 4, paragrafo 2.

#### Articolo 19

##### **Finanziamento cumulativo e alternativo**

1. Un'azione che ha beneficiato di un contributo a titolo dell'MCE può ricevere anche un finanziamento da un altro programma dell'Unione, anche da fondi in regime di gestione concorrente, purché tali finanziamenti non riguardino i medesimi costi. Al corrispondente contributo fornito all'azione da un programma dell'Unione si applicano le norme del pertinente programma. Il finanziamento cumulativo non può superare i costi totali ammissibili dell'azione. Il sostegno nell'ambito dei vari programmi dell'Unione può essere calcolato proporzionalmente in conformità ai documenti che specificano le condizioni per il sostegno.

2. Il marchio di eccellenza è conferito alle azioni conformi alle condizioni cumulative seguenti:

- a) sono state valutate nel quadro di un invito a presentare proposte nell'ambito dell'MCE;
- b) sono conformi ai requisiti minimi di qualità indicati nell'invito a presentare proposte;
- c) non possono essere finanziate nel quadro dell'invito a presentare proposte a causa di vincoli di bilancio.

Le azioni che hanno ottenuto un marchio di eccellenza ai sensi del primo comma possono ricevere sostegno dal FESR secondo la procedura di cui all'articolo 67, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2021/1060, o dal Fondo di coesione, senza ulteriori valutazioni e purché tali azioni siano coerenti con gli obiettivi e le norme del Fondo in questione.

#### CAPO IV

##### **PROGRAMMAZIONE, SORVEGLIANZA, VALUTAZIONE E CONTROLLO**

#### Articolo 20

##### **Programmi di lavoro**

1. L'MCE è attuato mediante i programmi di lavoro di cui all'articolo 110 del regolamento finanziario.

2. Per garantire trasparenza e prevedibilità e migliorare la qualità dei progetti, entro il 15 ottobre 2021, la Commissione adotta i primi programmi di lavoro pluriennali. Tali primi programmi di lavoro pluriennali comprendono il calendario degli inviti a presentare proposte per i primi tre anni dell'MCE, i loro temi e il bilancio indicativo, nonché un quadro prospettico che copre l'intero periodo di programmazione.

3. La Commissione adotta i programmi di lavoro mediante un atto di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2.

4. Nell'adottare i programmi di lavoro nel settore dell'energia, la Commissione presta particolare attenzione ai progetti di interesse comune e alle azioni connesse che sono finalizzati a promuovere l'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia, porre fine all'isolamento energetico ed eliminare le strozzature delle interconnessioni elettriche, nonché ai progetti che contribuiscono al conseguimento dell'obiettivo di interconnessione di almeno il 10 % entro il 2020 e il 15 % entro il 2030, e ai progetti che contribuiscono alla sincronizzazione dei sistemi elettrici e delle reti dell'Unione.

5. Conformemente all'articolo 200, paragrafo 2, del regolamento finanziario, l'ordinatore responsabile può, se del caso, organizzare la procedura di selezione in due fasi come segue:
- a) i candidati presentano un fascicolo semplificato contenente informazioni relativamente sintetiche ai fini di una preselezione dei progetti basata su una serie limitata di criteri;
  - b) i candidati preselezionati nella prima fase presentano un fascicolo completo dopo la chiusura della prima fase.

#### *Articolo 21*

### **Concessione del sostegno finanziario dell'Unione**

1. A seguito di ogni invito a presentare proposte in base ai programmi di lavoro di cui all'articolo 20, la Commissione adotta un atto di esecuzione che definisce l'ammontare del sostegno finanziario concesso ai progetti selezionati o a parti di essi e precisa le condizioni e le modalità della loro applicazione. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura di esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2.
2. Nel corso dell'attuazione delle convenzioni di sovvenzione, la Commissione notifica ai beneficiari e agli Stati membri interessati le modifiche agli importi della sovvenzione e gli importi finali versati.
3. I beneficiari presentano le relazioni ai sensi delle rispettive convenzioni di sovvenzione senza l'approvazione preventiva degli Stati membri. La Commissione fornisce agli Stati membri l'accesso alle relazioni riguardanti le azioni ubicate nel loro territorio.

#### *Articolo 22*

### **Sorveglianza e rendicontazione**

1. Gli indicatori da utilizzare per rendere conto dei progressi dell'MCE nel conseguire gli obiettivi generali e specifici di cui all'articolo 3 figurano nella parte I dell'allegato.
2. Per garantire un'efficace valutazione dei progressi dell'MCE nel conseguire i suoi obiettivi, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26 per modificare la parte I dell'allegato relativamente agli indicatori, se ritenuto necessario, e di integrare il presente regolamento con disposizioni sull'istituzione di un quadro di sorveglianza e valutazione.
3. Il sistema di rendicontazione sulla performance garantisce una raccolta efficiente, efficace e tempestiva dei dati per la sorveglianza dell'attuazione e dei risultati dell'MCE e garantisce che tali dati e risultati siano idonei per un'analisi approfondita dei progressi compiuti, anche per gli indicatori climatici. A tal fine sono imposti obblighi di rendicontazione proporzionati ai destinatari dei finanziamenti dell'Unione e, se del caso, agli Stati membri.
4. La Commissione potenzia l'apposito sito Internet in modo da pubblicare in tempo reale una mappa dei progetti in fase di attuazione, unitamente ai dati pertinenti, compresi valutazioni di impatto, e il valore, beneficiario, organismo di attuazione e stato di avanzamento del progetto e presenta altresì ogni due anni relazioni sui progressi compiuti. Tali relazioni sui progressi compiuti comprendono informazioni sull'attuazione dell'MCE, conformemente agli obiettivi generali e specifici di cui all'articolo 3, chiarendo se i diversi settori siano secondo i piani, se l'impegno totale di bilancio sia in linea con l'importo totale allocato, se i progetti in corso abbiano raggiunto un grado sufficiente di completezza e se sia ancora fattibile e opportuno realizzarli.

#### *Articolo 23*

### **Valutazione**

1. Le valutazioni si svolgono con tempestività in modo che i loro risultati possano alimentare il processo decisionale.

2. Una valutazione intermedia dell'MCE è effettuata non appena sono disponibili informazioni sufficienti sulla sua attuazione e comunque non oltre quattro anni dall'inizio della sua attuazione.
3. Al termine dell'attuazione dell'MCE, e comunque non oltre quattro anni dalla fine del periodo di cui all'articolo 1, la Commissione effettua una valutazione finale dell'MCE.
4. La Commissione trasmette le conclusioni delle valutazioni, corredate delle proprie osservazioni, al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni.

#### Articolo 24

##### **Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato di coordinamento dell'MCE, che può riunirsi in formati diversi a seconda dell'argomento. 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.

#### Articolo 25

##### **Atti delegati**

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26 al fine di integrare il presente regolamento mediante:
  - a) l'istituzione di un quadro di sorveglianza e di valutazione sulla base degli indicatori di cui alla parte I dell'allegato;
  - b) la definizione di norme riguardanti la selezione di progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile aggiuntivi rispetto a quelli di cui alla parte IV dell'allegato e stabilire e aggiornare l'elenco dei progetti transfrontalieri selezionati nel settore dell'energia rinnovabile.
2. Fatto salvo l'articolo 172, secondo comma, TFUE, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26 del presente regolamento al fine di:
  - a) modificare la parte III dell'allegato in merito alla definizione dei corridoi della rete centrale di trasporto, come pure le sezioni individuate in via preliminare sulla rete globale;
  - b) modificare la parte V dell'allegato per quanto riguarda l'individuazione di progetti di interesse comune in materia di connettività digitale.

#### 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 22, paragrafo 2 e all'articolo 25 è conferito alla Commissione fino al 31 dicembre 2028.
3. La delega di potere di cui all'articolo 7, paragrafo 2, articolo 22, paragrafo 2 e all'articolo 25 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.

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

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, dell'articolo 22, paragrafo 2, e dell'articolo 25 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*

### **Informazione, comunicazione e pubblicità**

1. I destinatari dei finanziamenti dell'Unione rendono nota l'origine degli stessi e ne garantiscono la visibilità, in particolare quando promuovono le azioni e i relativi risultati, fornendo informazioni mirate, coerenti, efficaci e proporzionate a destinatari diversi, compresi i media e il pubblico.

2. La Commissione realizza azioni di informazione e comunicazione sull'MCE, sulle singole azioni e sui risultati ottenuti. Le risorse finanziarie destinate all'MCE contribuiscono anche alla comunicazione istituzionale delle priorità politiche dell'Unione nella misura in cui si riferiscono agli obiettivi di cui all'articolo 3.

3. La trasparenza e la consultazione pubblica sono assicurate nel rispetto del diritto dell'Unione e nazionale applicabile.

#### *Articolo 28*

### **Tutela degli interessi finanziari dell'Unione**

Allorché partecipa all'MCE in forza di una decisione adottata nell'ambito di un accordo internazionale o di qualsiasi altro strumento giuridico, un paese terzo concede i diritti necessari e l'accesso di cui hanno bisogno l'ordinatore responsabile, l'OLAF e la Corte dei conti per esercitare integralmente le rispettive competenze. Nel caso dell'OLAF, tali diritti comprendono il diritto di effettuare indagini, anche attraverso controlli e verifiche sul posto, in conformità del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013.

#### CAPO V

### **DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI**

#### *Articolo 29*

### **Abrogazione e disposizioni transitorie**

1. I regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 sono abrogati.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, il presente regolamento non pregiudica il proseguimento o la modifica di azioni avviate ai sensi del regolamento (UE) n. 1316/2013, che continua pertanto ad applicarsi a tali azioni fino alla loro chiusura.

3. La dotazione finanziaria dell'MCE può anche coprire le spese di assistenza tecnica e amministrativa necessarie per assicurare la transizione tra l'MCE e le misure adottate ai sensi del regolamento (UE) n. 1316/2013.

4. Se necessario, possono essere iscritti nel bilancio dell'Unione dopo il 2027 stanziamenti per coprire le spese di cui all'articolo 4, paragrafo 5, al fine di consentire la gestione delle azioni non completate entro il 31 dicembre 2027, conformemente al presente regolamento.

*Articolo 30***Entrata in vigore**

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

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2021.

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

Fatto a Strasburgo, il 7 luglio 2021

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

D. M. SASSOLI

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

A. LOGAR

---

## ALLEGATO

## PARTE I

## INDICATORI

L'MCE sarà monitorato attentamente sulla base di una serie di indicatori finalizzati a misurare il grado di conseguimento dei suoi obiettivi generali e specifici, allo scopo di ridurre al minimo i costi e gli oneri amministrativi. A tale fine, saranno raccolti dati in riferimento ai seguenti indicatori fondamentali:

| Settore   | Obiettivi specifici   | Indicatori   |
|-----------|---|--|
| Trasporti | Reti efficienti, interconnesse e multimodali e infrastrutture per una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, inclusiva, accessibile e sicura | Numero di collegamenti transfrontalieri e di collegamenti mancanti cui è stato destinato il sostegno dell'MCE (comprese azioni relative a nodi urbani, collegamenti ferroviari transfrontalieri regionali, piattaforme logistiche multimodali, porti marittimi, porti interni, collegamenti ad aeroporti e terminali ferroviario-stradali della rete centrale e globale TEN-T) |
|           |   | Numero di azioni sostenute dall'MCE che contribuiscono alla digitalizzazione dei trasporti in particolare attraverso la diffusione dell'ERTMS, dei RIS, degli STI, di VTMS e servizi marittimi elettronici e del SESAR   |
|           |   | Numero di punti di approvvigionamento di carburanti alternativi costruiti o ammodernati con il sostegno dell'MCE   |
|           |   | Numero di azioni sostenute dall'MCE che contribuiscono alla sicurezza dei trasporti  |
|           |   | Numero di azioni sostenute dall'MCE che contribuiscono all'accessibilità dei trasporti per le persone a mobilità ridotta   |
|           |   | Numero di azioni sostenute dall'MCE che contribuiscono a ridurre il rumore del trasporto ferroviario di merci  |
|           | Adegamenti delle infrastrutture di trasporto a un duplice uso civile e militare   | Numero di componenti delle infrastrutture di trasporto adeguate alle esigenze del duplice uso  |
| Energia   | Contributo all'interconnettività e all'integrazione dei mercati   | Numero di azioni sostenute dall'MCE che contribuiscono a progetti per l'interconnessione delle reti degli Stati membri e l'eliminazione di vincoli interni   |
|           |   | Numero di azioni sostenute dall'MCE che contribuiscono a progetti per garantire la resilienza della rete del gas   |
|           | Sicurezza dell'approvvigionamento   | Numero di azioni sostenute dall'MCE che contribuiscono a rendere intelligenti e digitali le reti e ad aumentare la capacità di stoccaggio dell'energia   |
|           |   | Sviluppo sostenibile mediante azioni volte a consentire la decarbonizzazione   |
|           | Numero di azioni sostenute dall'MCE che contribuiscono alla cooperazione transfrontaliera nel settore dell'energia rinnovabile                            |  |



|          |  |  |
|----------|--|--|
| Digitale | Contributo alla realizzazione dell'infrastruttura per la connettività digitale in tutta l'Unione | Nuove connessioni a reti ad altissima capacità per i volani socioeconomici e connessioni di altissima qualità per le comunità locali |
|          |  | Numero di azioni sostenute dall'MCE che consentono la copertura 5G lungo i principali assi di trasporto                              |
|          |  | Numero di azioni sostenute dall'MCE che consentono nuove connessioni a reti ad altissima capacità                                    |
|          |  | Numero di azioni sostenute dall'MCE che contribuiscono alla digitalizzazione dei settori dell'energia e dei trasporti                |

## PARTE II:

**PERCENTUALI INDICATIVE PER IL SETTORE DEI TRASPORTI**

Le risorse di bilancio di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto i), sono ripartite come segue:

- 60 % per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera a): «Azioni relative a reti efficienti, interconnesse, interoperabili e multimodali», di cui 1 559 800 000 EUR <sup>(1)</sup> da allocare in via prioritaria e su base competitiva, per il completamento dei principali collegamenti ferroviari transfrontalieri mancanti tra Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione;
- 40 % per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera b): «Azioni relative a una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, multimodale, inclusiva, accessibile e sicura».

Le risorse di bilancio di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto ii), sono ripartite come segue:

- 85 % per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera a): «Azioni relative a reti efficienti, interconnesse, interoperabili e multimodali»;
- 15 % per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera b): «Azioni relative a una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, multimodale, inclusiva, accessibile e sicura».

Per le azioni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera a), l'85 % delle risorse di bilancio dovrebbe essere assegnato ad azioni riguardanti la rete centrale e il 15 % ad azioni riguardanti la rete globale.

## PARTE III:

**CORRIDOI DELLA RETE CENTRALE DI TRASPORTO E COLLEGAMENTI TRANSFRONTALIERI DELLA RETE GLOBALE**

1. Corridoi della rete centrale ed elenco indicativo di collegamenti transfrontalieri e collegamenti mancanti individuati in via preliminare

| Rete centrale, corridoio «Atlantico» |  |
|--------------------------------------|--|
| Tratte                               | Gijón – León – Valladolid<br>A Coruña – Vigo – Orense – León<br>Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao<br>Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba<br>Algeciras – Bobadilla – Madrid<br>Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid<br>Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – Fiume Douro<br>Sionainn Faing o Shannon Foynes/Baile Átha Cliath o Dublin/Corcaigh o Cork – Le Havre – Rouen – Paris |

<sup>(1)</sup> 1 384 000 000 EUR a prezzi 2018.

|  |  |                        |
|--|--|------------------------|
|  | Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Toulouse/Tours – Paris – Metz – Mannheim/Strasbourg<br>Sionainn Faing o Shannon Foynes/Baile Átha Cliath o Dublin/Corcaigh o Cork – Saint-Nazaire – Nantes – Tours – Dijon   |                        |
| Collegamenti transfrontalieri                  | Évora – Mérida   | Ferrovia               |
|  | Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux   |                        |
|  | Aveiro – Salamanca   |                        |
|  | Fiume Douro (Via Navegável do Douro)   | Vie navigabili interne |
| Collegamenti mancanti                          | Linee non interoperabili con scartamento UIC nella penisola iberica  | Ferrovia               |
| Rete centrale, corridoio «Baltico – Adriatico» |  |                        |
| Tratte   | Gdynia – Gdańsk – Katowice/Śląsków<br>Gdańsk – Warszawa – Katowice/Kraków<br>Katowice – Ostrava – Brno – Wien<br>Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava<br>Katowice – Bielsko-Biala – Žilina – Bratislava – Wien<br>Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste<br>Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona<br>Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste  |                        |
| Collegamenti transfrontalieri                  | Katowice/Opole – Ostrava – Brno<br>Katowice – Žilina<br>Bratislava – Wien<br>Graz – Maribor<br>Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana  | Ferrovia               |
|  | Katowice – Žilina<br>Brno – Wien   | Strade                 |
| Collegamenti mancanti                          | Gloggnitz – Mürzzuschlag: galleria di base del Semmering<br>Graz – Klagenfurt: linea ferroviaria e galleria del Koralm<br>Koper – Divača   | Ferrovia               |
| Rete centrale, corridoio «Mediterraneo»        |  |                        |
| Tratte   | Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona<br>Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel – Zaragoza<br>Sevilla – Bobadilla – Murcia<br>Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Maiorca – Barcelona<br>Tarragona – Barcelona – Perpignan – Narbonne – Toulouse/Marseille – Genova/Lyon – La Spezia/Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Capodistria – Ljubljana – Budapest<br>Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – frontiera UA |                        |
| Collegamenti transfrontalieri                  | Barcelona – Perpignan  | Ferrovia               |
|  | Lyon – Torino: galleria di base e tratte di accesso  |                        |
|  | Nice – Ventimiglia   |                        |
|  | Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana   |                        |
|  | Ljubljana – Zagreb   |                        |
|  | Zagreb – Budapest  |                        |

|   |  |                                   |
|---|--|-----------------------------------|
|   | Budapest – Miskolc – frontiera UA  |                                   |
|   | Lendava – Letenye  | Strade                            |
|   | Vásárosnamény – frontiera UA   |                                   |
| Collegamenti mancanti                                   | Almería – Murcia   | Ferrovia                          |
|   | Linee non interoperabili con scartamento UIC nella penisola iberica  |                                   |
|   | Perpignan – Montpellier  |                                   |
|   | Koper – Divača   |                                   |
|   | Rijeka – Zagreb  |                                   |
|   | Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste   | Vie navigabili interne            |
| Rete centrale, corridoio «Mare del Nord – Baltico»      |  |                                   |
| Tratte  | Luleå – Helsinki – Tallinn – Rīga<br>Ventspils – Rīga<br>Rīga – Kaunas<br>Klaipėda – Kaunas – Vilnius<br>Kaunas – Warszawa<br>Frontiera BY – Warszawa – Łódź/Poznań – Frankfurt (Oder) – Berlin – Hamburg – Kiel<br>Łódź – Katowice/Wrocław<br>Frontiera UA – Rzeszów – Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg<br>Szczecin/Świnoujście – Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover<br>Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven<br>Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht<br>Utrecht – Amsterdam<br>Utrecht – Rotterdam – Antwerpen<br>Hannover/Osnabrück – Köln – Antwerpen |                                   |
| Collegamenti transfrontalieri                           | Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa: asse Rail Baltic, nuova linea interamente interoperabile con scartamento UIC   | Ferrovia                          |
|   | Świnoujście/Szczecin – Berlin  | Ferrovia e vie navigabili interne |
|   | Corridoio Via Baltica EE-LV-LT-PL  | Strade                            |
| Collegamenti mancanti                                   | Kaunas – Vilnius: parte dell'asse Rail Baltic, nuova linea interamente interoperabile con scartamento UIC  | Ferrovia                          |
|   | Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, compresi collegamenti al nodo di trasporto centrale progettato   |                                   |
|   | Nord-Ostsee-Kanal  | Vie navigabili interne            |
|   | Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; canali della Germania occidentale  |                                   |
|   | Rhin e Waal  |                                   |
|   | Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal   |                                   |
| Rete centrale, corridoio «Mare del Nord – Mediterraneo» |  |                                   |
| Tratte  | Frontiera UK – Baile Átha Cliath o Dublin – Sionainn Faing o Shannon Foynes/Corcaigh o Cork<br>Sionainn Faing o Shannon Foynes/Baile Átha Cliath o Dublin/Corcaigh o Cork – Le Havre/Calais Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/ Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam<br>Frontiera UK – Lille – Brussel o Bruxelles<br>Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel o Bruxelles – Luxembourg  |                                   |

|   |  |                        |
|---|--|------------------------|
|   | Luxembourg – Metz – Dijon – Mâcon – Lyon – Marseille<br>Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel<br>Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Calais/Dunkerque/Lille – Paris – Rouen – Le Havre   |                        |
| Collegamenti transfrontalieri                             | Brussel o Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg  | Ferrovia               |
|   | Terneuzen – Gent   | Vie navigabili interne |
|   | Rete Seine–Scheldt e i relativi bacini dei fiumi Seine, Scheldt e Meuse  |                        |
|   | Corridoio Rhine – Scheldt  |                        |
| Collegamenti mancanti                                     | Albertkanaal/Canal Albert e Kanaal Bocholt-Herentals   | Vie navigabili interne |
| Rete centrale, corridoio «Oriente/Mediterraneo orientale» |  |                        |
| Tratte  | Hamburg – Berlin<br>Rostock – Berlin – Dresden<br>Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden<br>Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolín<br>Kolín – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia<br>Sofia – frontiera RS/frontiera MK<br>Sofia – Plovdiv – Burgas/frontiera TR<br>Frontiera TR – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa<br>Frontiera MK – Thessaloniki<br>Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus/Ikonio – Irakleio – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia/Larnaka<br>Athina – Patra/Igoumenitsa |                        |
| Collegamenti transfrontalieri                             | Dresden – Praha/Kolín  | Ferrovia               |
|   | Wien/Bratislava – Budapest   |                        |
|   | Békéscsaba – Arad – Timișoara  |                        |
|   | Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki   |                        |
|   | Sofia – frontiera RS/frontiera MK  |                        |
|   | Frontiera TR – Alexandroupoli  |                        |
|   | Frontiera MK – Thessaloniki  |                        |
|   | Ioannina – Kakavia (frontiera AL)  | Strade                 |
|   | Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana  |                        |
|   | Sofia – frontiera RS   |                        |
|   | Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice  | Vie navigabili interne |
| Collegamenti mancanti                                     | Igoumenitsa – Ioannina<br>Praha – Brno<br>Thessaloniki – Kavala – Alexandroupoli<br>Timișoara – Craiova  | Ferrovia               |
| Rete centrale, corridoio «Reno – Alpi»                    |  |                        |
| Tratte  | Genova – Milano – Lugano – Basel<br>Genova – Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln<br>Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam  |                        |

|  |  |                        |        |
|--|--|------------------------|--------|
|  | Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen<br>Köln – Liège – Brussel o Bruxelles – Gent<br>Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge   |                        |        |
| Collegamenti Transfrontalieri                        | Zevenaar – Emmerich – Oberhausen   | Ferrovia               |        |
|  | Karlsruhe – Basel  |                        |        |
|  | Milano/Novara – frontiera CH   |                        |        |
|  | Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam  | Vie navigabili interne |        |
| Collegamenti mancanti                                | Genova – Tortona/Novi Ligure   | Ferrovia               |        |
|  | Zeebrugge – Gent   |                        |        |
| Rete centrale, corridoio «Reno – Danubio»            |  |                        |        |
| Tratte   | Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz<br>Strasbourg – Mannheim – Frankfurt am Main – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz<br>München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – frontiera UA<br>Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar<br>Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Moravita/Braşov/Craiova – Bucureşti – Giurgiu/Costanta – Sulina   |                        |        |
| Collegamenti transfrontalieri                        | München – Praha  | Ferrovia               |        |
|  | Nürnberg – Plzeň   |                        |        |
|  | München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg  |                        |        |
|  | Strasbourg – Kehl Appenweier   |                        |        |
|  | Hranice – Žilina   |                        |        |
|  | Košice – frontiera UA  |                        |        |
|  | Wien – Bratislava/Budapest   | Vie navigabili interne |        |
|  | Bratislava – Budapest  |                        |        |
|  | Békéscsaba – Arad – Timișoara – frontiera RS   |                        |        |
|  | Bucuresti – Giurgiu – Rousse   |                        |        |
|  | Danube (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) e i relativi bacini dei fiumi Váh, Sava e Tisza   |                        |        |
|  | Zlín – Žilina  |                        | Strade |
|  | Timișoara – frontiera RS   |                        |        |
| Collegamenti mancanti                                | Stuttgart – Ulm  | Ferrovia               |        |
|  | Salzburg – Linz  |                        |        |
|  | Craiova – Bucureşti  |                        |        |
|  | Arad – Sighișoara – Braşov – Predeal   |                        |        |
| Rete centrale, corridoio «Scandinavo – Mediterraneo» |  |                        |        |
| Tratte   | Frontiera RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro(Hallsberg)/Linköping – Malmö<br>Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm/Örebro (Hallsberg)<br>Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg<br>Malmö – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn<br>København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover<br>Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg |                        |        |

|                               |  |                 |
|-------------------------------|--|-----------------|
|                               | Rostock – Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – München<br>Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze<br>Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta/Marsaxlokk<br>Cagliari – Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta/Marsaxlokk |                 |
| Collegamenti transfrontalieri | Frontiera RU – Helsinki  | Ferrovia        |
|                               | København – Hamburg: vie di accesso al collegamento fisso della cintura di Fehmarn   |                 |
|                               | München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: galleria di base del Brennero e relative tratte di accesso   |                 |
|                               | Göteborg – Oslo  |                 |
|                               | København – Hamburg: collegamento fisso della cintura di Fehmarn   | Ferrovia/strade |

2. Elenco indicativo dei collegamenti transfrontalieri individuati in via preliminare sulla rete globale

Le sezioni transfrontaliere della rete globale di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera a), punto ii), comprendono segnatamente le sezioni seguenti:

|   |          |
|---|----------|
| Baile Átha Cliath o Dublin/Letterkenny – frontiera UK | Strade   |
| Pau – Huesca  | Ferrovia |
| Lyon – frontiera CH                                   | Ferrovia |
| Athus – Mont-Saint-Martin                             | Ferrovia |
| Breda – Venlo – Viersen – Duisburg                    | Ferrovia |
| Antwerpen – Duisburg                                  | Ferrovia |
| Mons – Valenciennes                                   | Ferrovia |
| Gent – Terneuzen                                      | Ferrovia |
| Heerlen – Aachen                                      | Ferrovia |
| Groningen – Bremen                                    | Ferrovia |
| Stuttgard – frontiera CH                              | Ferrovia |
| Gallarate/Sesto Calende – frontiera CH                | Ferrovia |
| Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław                       | Ferrovia |
| Praha – Linz  | Ferrovia |
| Villach – Ljubljana                                   | Ferrovia |
| Pivka – Rijeka  | Ferrovia |
| Plzeň – České Budějovice – Wien                       | Ferrovia |
| Wien – Győr   | Ferrovia |
| Graz – Celldömölk – Győr                              | Ferrovia |
| Neumarkt – Kallham – Mühlendorf                       | Ferrovia |
| Corridoio dell'ambra PL-SK-HU                         | Ferrovia |
| Corridoio Via Carpathia BY/UA frontiera PL-SK-HU-RO   | Strade   |
| Focșani – frontiera MD                                | Strade   |

|   |          |
|---|----------|
| Budapest – Osijek – Svilaj (frontiera BA) | Strade   |
| Faro – Huelva                             | Ferrovia |
| Porto – Vigo                              | Ferrovia |
| Giurgiu – Varna                           | Ferrovia |
| Svilengrad – Pithio                       | Ferrovia |

3. Componenti della rete globale ubicate in Stati membri che non condividono una frontiera terrestre con un altro Stato membro.

#### PARTE IV:

#### SELEZIONE DI PROGETTI TRANSFRONTALIERI NEL SETTORE DELL'ENERGIA RINNOVABILE

1. Obiettivo dei progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile

I progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile sono finalizzati a promuovere la cooperazione transfrontaliera tra Stati membri nell'ambito della pianificazione, dello sviluppo e dello sfruttamento efficiente sotto il profilo dei costi delle fonti di energia rinnovabile e a facilitarne l'integrazione mediante impianti di stoccaggio dell'energia, al fine di contribuire alla strategia di decarbonizzazione a lungo termine dell'Unione.

2. Criteri generali

Per poter essere qualificato come progetto transfrontaliero nel settore dell'energia rinnovabile, un progetto soddisfa tutti i criteri generali seguenti:

- è incluso in un accordo di cooperazione o in qualsiasi altro tipo di accordo tra due o più Stati membri o tra uno o più Stati membri e uno o più paesi terzi a norma degli articoli 8, 9, 11 e 13 della direttiva (UE) 2018/2001;
- consente di risparmiare sui costi connessi all'utilizzo dell'energia rinnovabile o comporta vantaggi per l'integrazione dei sistemi, la sicurezza di approvvigionamento o l'innovazione, o entrambi, rispetto a un progetto analogo o un progetto nel settore dell'energia rinnovabile attuato da uno solo degli Stati membri partecipanti;
- i potenziali vantaggi globali della cooperazione, valutati in base all'analisi dei costi/benefici di cui al punto 3 della presente parte e applicando i metodi di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del presente regolamento, sono superiori ai suoi costi, anche in una prospettiva a lungo termine.

3. Analisi costi-benefici

- costi di generazione dell'energia elettrica;
- costi di integrazione dei sistemi;
- costi dell'assistenza;
- emissioni di gas serra;
- sicurezza dell'approvvigionamento;
- inquinamento atmosferico e altri tipi di inquinamento locale, come ad esempio effetti sulla natura locale e sull'ambiente;
- innovazione.

4. Procedura

- I promotori, anche Stati membri, di un progetto che ha la possibilità di essere ammesso alla selezione in quanto progetto transfrontaliero nel settore dell'energia rinnovabile nel quadro di un accordo di cooperazione o di qualsiasi altro tipo di accordo tra due o più Stati membri o tra uno o più Stati membri e uno o più paesi terzi a norma degli articoli 8, 9, 11 o 13 della direttiva (UE) 2018/2001 e candidato a ottenere lo status di progetto transfrontaliero nel

settore dell'energia rinnovabile, presentano alla Commissione una domanda affinché il progetto in questione possa essere selezionato come progetto transfrontaliero nel settore dell'energia rinnovabile. La domanda contiene le informazioni pertinenti per consentire alla Commissione di valutare il progetto in base ai criteri di cui ai punti 2 e 3 della presente parte, in linea con i metodi di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del presente regolamento.

La Commissione provvede affinché i promotori abbiano la possibilità di richiedere lo status di progetto transfrontaliero nel settore dell'energia rinnovabile almeno una volta all'anno.

- b) La Commissione istituisce e presiede un gruppo competente per i progetti transfrontalieri nel settore delle energie rinnovabili, composto da un rappresentante di ciascuno Stato membro e da un rappresentante della Commissione. Il gruppo adotta il proprio regolamento interno.
- c) Almeno una volta all'anno, la Commissione organizza la procedura di selezione dei progetti transfrontalieri. A seguito della valutazione dei progetti, la Commissione presenta al gruppo di cui alla lettera b) del presente punto un elenco dei progetti ammissibili nel settore dell'energia rinnovabile che soddisfano i criteri di cui all'articolo 7 e alla lettera d) del presente punto.
- d) Al gruppo di cui alla lettera b) sono fornite informazioni pertinenti, a meno che non siano sensibili a livello commerciale, sui progetti ammissibili inclusi nell'elenco presentato dalla Commissione con riferimento ai seguenti criteri:
  - i) la conferma del rispetto dei criteri di ammissibilità e di selezione di tutti i progetti;
  - ii) informazioni sul meccanismo di cooperazione cui si rifà il progetto e sulla misura in cui il progetto gode del sostegno di uno o più Stati membri;
  - iii) la descrizione dell'obiettivo del progetto, con indicazione della capacità stimata (in kW) e, se disponibile, della produzione di energia rinnovabile (in kW/anno), nonché del totale dei costi del progetto e dei costi ammissibili in euro;
  - iv) informazioni sul valore aggiunto dell'Unione previsto, conformemente al punto 2, lettera b), della presente parte, e sui costi e benefici attesi nonché sul valore aggiunto dell'Unione previsto conformemente al punto 2, lettera c), della presente parte.
- e) Il gruppo può invitare alle sue riunioni, se del caso, promotori di progetti ammissibili, rappresentanti di paesi terzi coinvolti in progetti ammissibili ed eventuali altri soggetti interessati.
- f) Sulla base dei risultati della valutazione, il gruppo approva un progetto di elenco di progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile da adottare conformemente alla lettera g).
- g) La Commissione adotta, mediante atto delegato, l'elenco definitivo dei progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile selezionati sulla base del progetto di elenco di cui alla lettera f) e tenendo conto della lettera i). La Commissione pubblica inoltre sul suo sito web l'elenco dei progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile selezionati. L'elenco viene rivisto, a seconda delle esigenze, almeno ogni due anni.
- h) Il gruppo monitora l'attuazione dei progetti figuranti nell'elenco definitivo e formula raccomandazioni su come superare eventuali ritardi nella loro attuazione. A tal fine, i promotori dei progetti selezionati forniscono informazioni sull'attuazione dei rispettivi progetti.
- i) Nella fase di selezione dei progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile, la Commissione mira a garantire un adeguato equilibrio geografico nella selezione di tali progetti. Per la selezione dei progetti è possibile ricorrere a raggruppamenti regionali.
- j) Un progetto non può essere selezionato come progetto transfrontaliero nel settore dell'energia rinnovabile, o se lo è già stato il suo status deve essere annullato, nel caso in cui per la sua valutazione ci si sia basati su informazioni errate, o qualora il progetto non sia conforme al diritto dell'Unione.



## PARTE V

**PROGETTI DI INTERESSE COMUNE NELL'AMBITO DELL'INFRASTRUTTURA PER LA CONNETTIVITÀ DIGITALE**

## 1. Connettività Gigabit, compresi sistemi 5G e altri tipi di connettività di punta, per i volani socioeconomici.

Alle azioni è assegnata priorità tenendo conto della funzione dei volani socioeconomici, della pertinenza delle applicazioni e dei servizi digitali attivati mediante la fornitura della connettività sottostante e dei potenziali vantaggi socioeconomici per i cittadini, le imprese e le comunità locali, compresa la copertura di zona aggiuntiva generata, in termini di utenze domestiche. Il bilancio disponibile è assegnato in modo geograficamente equilibrato tra tutti gli Stati membri.

È data priorità alle azioni che contribuiscono alla connettività Gigabit, compresi sistemi 5G e altri tipi di connettività di punta:

- a) per ospedali e centri medici, in linea con gli sforzi per digitalizzare il sistema sanitario, al fine di accrescere il benessere dei cittadini dell'Unione e cambiare il modo in cui i servizi sanitari e assistenziali vengono forniti ai pazienti;
- b) per i centri di istruzione e ricerca, nel contesto degli sforzi per agevolare l'utilizzo, tra l'altro, del calcolo ad alte prestazioni, delle applicazioni su cloud e dei big data, per colmare i divari digitali e innovare i sistemi di istruzione, per migliorare i risultati dell'apprendimento, accrescere l'equità e incrementare l'efficienza;
- c) per la copertura a banda larga senza fili 5G ininterrotta per tutte le aree urbane entro il 2025.

## 2. Connettività senza fili nelle comunità locali

Per beneficiare del finanziamento, le azioni finalizzate alla fornitura di connettività locale nei centri della vita pubblica locale, compresi gli spazi all'aperto accessibili al pubblico che rivestono un ruolo significativo nella vita pubblica delle comunità locali, devono soddisfare le condizioni seguenti:

- a) essere attuate da un ente pubblico, quale indicato al secondo paragrafo, in grado di pianificare e supervisionare l'installazione di punti di accesso locali senza fili in spazi pubblici al chiuso o all'aperto, nonché di assicurarne il finanziamento dei costi operativi per almeno tre anni;
- b) basarsi su reti digitali ad altissima capacità in grado di fornire agli utenti un'esperienza Internet di altissima qualità che:
  - i) sia gratuita e priva di condizioni discriminatorie, sicura e di facile accesso e utilizzi le apparecchiature disponibili migliori e più recenti, in grado di fornire agli utenti connettività ad alta velocità, e
  - ii) agevoli l'accesso generalizzato e non discriminatorio a servizi digitali innovativi;
- c) utilizzare l'identità visiva comune fornita dalla Commissione e i collegamenti agli strumenti multilingue online associati;
- d) al fine di realizzare sinergie, aumentare la capacità e migliorare l'esperienza dell'utente, agevolano l'installazione di punti di accesso senza fili di portata limitata, quali definiti nella direttiva (UE) 2018/1972, pronti per il 5G; e
- e) impegnarsi a procurare la necessaria attrezzatura e/o i relativi servizi di installazione conformemente al diritto applicabile per garantire che i progetti non distorcano indebitamente la concorrenza.

Il sostegno finanziario dell'Unione è messa a disposizione degli enti pubblici, quali definiti all'articolo 3, punto 1), della direttiva (UE) 2016/2102 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(2)</sup> che si impegnano a offrire, conformemente al diritto nazionale, connettività locale senza fili gratuita e priva di condizioni discriminatorie tramite l'installazione di punti di accesso locali senza fili.

Le azioni finanziate non costituiscono una duplicazione di offerte gratuite pubbliche o private con caratteristiche analoghe, anche in termini di qualità, disponibili nello stesso spazio pubblico.

<sup>(2)</sup> Direttiva (UE) 2016/2102 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2016, relativa all'accessibilità dei siti web e delle applicazioni mobili degli enti pubblici (GU L 327 del 2.12.2016, pag. 1).

Il bilancio disponibile è assegnato in modo geograficamente equilibrato tra tutti gli Stati membri.

Se del caso, il coordinamento e la coerenza saranno garantiti con azioni sostenute dall'MCE che promuovano l'accesso dei volani socioeconomici a reti ad altissima capacità in grado di fornire connettività Gigabit, compresa sistemi 5G e altri tipi di connettività di punta.

### 3. Elenco indicativo dei corridoi 5G e dei collegamenti dorsali transfrontalieri ammissibili al finanziamento

In linea con gli obiettivi della società dei Gigabit stabiliti dalla Commissione per garantire che i principali assi di trasporto terrestre dispongano entro il 2025 di una copertura 5G ininterrotta, le azioni per l'attuazione di una copertura ininterrotta con sistemi 5G a norma dell'articolo 9, paragrafo 4, lettera c), devono consistere innanzitutto in azioni riguardanti sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della mobilità connessa e automatizzata (CAM) e, in seconda battuta, azioni su tratte più estese finalizzate alla diffusione su larga scala della CAM lungo i corridoi, come indica la tabella seguente (elenco indicativo). I corridoi TEN-T sono utilizzati come base per questa finalità, ma la diffusione del 5G non si limita necessariamente a tali corridoi <sup>(3)</sup>.

Inoltre, a norma dell'articolo 9, paragrafo 4, lettera d), sono sostenute anche azioni di sostegno alla realizzazione di reti dorsali, anche con cavi sottomarini in tutti gli Stati membri e tra l'Unione e i paesi terzi o per collegare isole europee, al fine di fornire la ridondanza necessaria per infrastrutture così importanti e aumentare la capacità e la resilienza delle reti digitali dell'Unione.

| Rete centrale, corridoio «Atlantico»                          |  |
|---|--|
| Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM     | Porto – Vigo   |
|   | Mérida – Évora   |
|   | Paris – Amsterdam – Frankfurt am Main                              |
|   | Aveiro – Salamanca   |
|   | San Sebastián – Biarritz   |
| Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM | Metz – Paris – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lisboa           |
|   | Bilbao – Madrid – Lisboa   |
|   | Madrid – Mérida – Sevilla – Tarifa                                 |
| Diffusione di reti dorsali, anche con cavi sottomarini        | Isole Açores/Madera – Lisboa                                       |
| Rete centrale, corridoio «Baltico – Adriatico»                |  |
| Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM     |  |
| Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM | Gdańsk – Warszawa – Brno – Wien – Graz – Ljubljana – Koper/Trieste |
| Rete centrale, corridoio «Mediterraneo»                       |  |
| Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM     |  |
| Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM | Budapest – Zagreb – Ljubljana – Rijeka – Split – Dubrovnik         |
|   | Ljubljana – Zagreb – Slavonski Brod – Bajakovo (frontiera con RS)  |
|   | Slavonski Brod – Đakovo – Osijek                                   |

<sup>(3)</sup> Le sezioni in corsivo sono ubicate all'esterno dei corridoi della rete centrale TEN-T ma sono comprese nei corridoi 5G.

|   |   |
|---|---|
|   | Montpellier – Narbonne – Perpignan – Barcelona – Valencia – Málaga – Tarifa con un'estensione per Narbonne – Toulouse |
| Diffusione di reti dorsali, anche con cavi sottomarini        | Cavi di rete sottomarini Lisboa – Marseille – Milano  |
| Rete centrale, corridoio «Mare del Nord – Baltico»            |   |
| Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM     | Warszawa – Kaunas – Vilnius   |
|   | Kaunas – Klaipėda   |
| Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM | Tallinn – Rīga – Kaunas – frontiera LT/PL – Warszawa  |
|   | Frontiera BY/LT – Vilnius – Kaunas – Klaipėda   |
|   | Via Carpathia:<br>Klaipėda – Kaunas – Elk – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek – Košice                          |
| Rete centrale, corridoio «Mare del Nord – Mediterraneo»       |   |
| Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM     | Metz – Merzig – Luxembourg  |
|   | Rotterdam – Antwerpen – Eindhoven   |
| Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM | Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paris   |
|   | Brussel o Bruxelles – Metz – Basel  |
|   | Mulhouse – Lyon – Marseille   |
| Rete centrale, corridoio «Oriente/Mediterraneo orientale»     |   |
| Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM     | Sofia – Thessaloniki – Beograd  |
| Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM | Berlin – Praha – Brno – Bratislava – Timișoara – Sofia – frontiera TR   |
|   | Bratislava – Košice   |
|   | Sofia – Thessaloniki – Athina   |
| Rete centrale, corridoio «Reno – Alpi»                        |   |
| Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM     | Bologna – Innsbruck – München (corridoio del Brennero)  |
| Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM | Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt am Main  |
|   | Basel – Milano – Genova   |
| Rete centrale, corridoio «Reno – Danubio»                     |   |
| Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM     |   |
| Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM | Frankfurt am Main – Passau – Wien – Bratislava – Budapest – Osijek – Vukovar – București – Constanta                  |
|   | București – Iasi  |
|   | Karlsruhe – München – Salzburg – Wels   |
|   | Frankfurt am Main – Strasbourg  |

---

| Rete centrale, corridoio «Scandinavia – Mediterraneo»         |  |
|---|--|
| Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM     | Oulu – Tromsø<br>Oslo – Stockholm – Helsinki   |
| Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM | Turku – Helsinki – frontiera RU  |
|   | Oslo – Malmö – København – Hamburg – Würzburg –<br>Nürnberg – München – Rosenheim – Verona – Bologna –<br>Napoli – Catania – Palermo |
|   | Stockholm – Malmö  |
|   | Napoli – Bari – Taranto  |
|   | Aarhus – Esbjerg – Padborg   |

---