

**SCHEDA DI VALUTAZIONE n. 58/2011  
dei progetti di atti legislativi trasmessi ai sensi del protocollo  
sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità**

**IL PACCHETTO DI REGOLAMENTI SUL MECCANISMO PER COLLEGARE  
L'EUROPA (CONNECTING EUROPE FACILITY)**

Lo scorso 29 giugno, la Commissione europea ha presentato la Comunicazione "A Budget for Europe 2020" (COM (2011) 500), nella quale vengono enunciate le linee direttive delle prospettive finanziarie per il periodo 2014-2020.

Con particolare riferimento agli **interventi di carattere infrastrutturale nei settori del trasporto, dell'energia e delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC)**, la Commissione vi sottolineava in primo luogo come essi appaiano indispensabili per garantire un mercato unico pienamente funzionante.

Per il periodo 2014-2020, in base alle stime, occorreranno circa 200 miliardi di EUR per completare le reti transeuropee dell'energia, 540 miliardi di EUR per i trasporti e 250 miliardi di EUR per le TIC. Benché la maggior parte dei relativi investimenti dovrebbero essere garantiti dal mercato, saranno necessari, in itinere, interventi finalizzati a eliminare le strozzature e a garantire adeguati collegamenti transfrontalieri. L'esperienza accumulata nell'ultimo quindicennio dimostra che i bilanci nazionali non attribuiranno mai una priorità elevata agli investimenti plurinazionali e transfrontalieri per dotare il mercato unico dell'"infrastruttura di cui ha bisogno. Pertanto, **la Commissione ha proposto la creazione di un meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe Facility o CEF), con il compito di finanziare infrastrutture prioritarie di interesse per l'intera UE, sia fisiche che telematiche, che rispettino i criteri di sviluppo sostenibile.** La Facility verrà gestita a livello centrale e sarà finanziata da risorse di bilancio specifiche e mediante importi del Fondo di coesione destinati al trasporto. Gli investimenti realizzati in regioni dell'obiettivo convergenza avranno tassi di cofinanziamento da parte del bilancio UE superiori a quelli realizzati nelle regioni dell'obiettivo competitività.

**La Commissione propone di stanziare 40 miliardi di EUR per il periodo 2014-2020 a favore del meccanismo per collegare l'Europa, da integrare con ulteriori 10 miliardi riservati a investimenti correlati ai trasporti nell'ambito del Fondo di coesione.**

**Tale importo include 9,1 miliardi per il settore energetico, 31,6 per i trasporti (inclusivi dei 10,1 del Fondo di coesione) e 9,1 per le TIC.**

Dando seguito agli impegni annunciati nella comunicazione "A Budget for Europe", il 19 ottobre la Commissione ha presentato il pacchetto di proposte normative relativo al meccanismo per collegare l'Europa.

Il pacchetto consta di quattro proposte legislative:

- **La proposta di regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa (COM (2011) 665);**
- **La proposta di regolamento sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (COM (2011) 650);**
- **La proposta di regolamento sugli orientamenti per le reti transeuropee delle telecomunicazioni (COM (2011) 657);**
- **La proposta di regolamento per le infrastrutture energetiche europee (COM (2011) 658).**

**La proposta di regolamento sul meccanismo per collegare l'Europa** contiene le disposizioni che disciplinano il CEF (Connecting Europe Facility). Nella sua stesura si è tenuto conto dei lavori effettuati per preparare la revisione del quadro strategico in tutti e tre i settori (trasporti, telecomunicazioni, energia) in vista del prossimo QFP. In conformità a quanto previsto dall'art. 170 del TFUE, in ogni settore sono proposti nuovi orientamenti in linea con il CEF; pertanto, gli orientamenti riveduti per i trasporti, l'energia e le telecomunicazioni da una parte e il CEF dall'altra formano un unico pacchetto, coerente e interconnesso.

Come indicato con chiarezza dal Rapporto Monti, un mercato unico realmente integrato non sarebbe possibile in presenza di discontinuità nei collegamenti fra tutte le sue parti: i collegamenti di trasporto, le reti elettriche e le reti a banda larga sono vitali per il funzionamento e l'integrazione dello spazio economico e per la coesione sociale e territoriale. L'interconnessione fisica transfrontaliera procede invece a rilento, specie nel caso dei nuovi Stati membri, creando divisioni tra il centro e le periferie dell'UE, ostacolando l'ulteriore sviluppo degli scambi o la crescita di nuovi settori economici come l'e-commerce.

Il fabbisogno di investimenti individuato è particolarmente rilevante, e consta:

- **Nel settore dell'energia, di circa un trilione di EUR entro il 2020, di cui circa 200 miliardi per le sole reti elettriche e del gas di importanza europea. 100 miliardi dovrebbero essere garantiti dal mercato senza forme di sostegno, mentre per gli altri 100 miliardi si ravvisa la necessità di un intervento pubblico;**
- **Nel settore dei trasporti, di circa 1,5 trilioni di EUR nel periodo 2010-2030. Il completamento delle reti transeuropee richiederà a sua volta circa 500 miliardi di EUR entro il 2020, di cui 250 per completare i collegamenti mancanti ed eliminare le strozzature nella "rete centrale paneuropea" (basata in gran parte sull'infrastruttura esistente e formata da corridoi in grado di sostenere il trasporto di merci e passeggeri con un'efficienza elevata ed emissioni contenute);**
- **Nel settore delle reti di telecomunicazione, di 270 miliardi di EUR per portare la banda larga ultraveloce in tutte le case e le imprese dell'UE entro il 2020.**

Nell'obiettivo di aumentare l'impatto delle risorse di bilancio UE, la Commissione propone di ricorrere in modo più sistematico a **strumenti finanziari innovativi** per offrire un'alternativa al finanziamento tradizionale mediante sovvenzioni e per sopperire alle carenze che si registrano nell'area dei finanziamenti destinati agli investimenti strategici. Gli strumenti finanziari innovativi hanno infatti il vantaggio di consentire al bilancio UE di esercitare un effetto moltiplicatore più forte, favorendo e attraendo altri finanziamenti pubblici e privati per progetti di interesse europeo. Sulla scorta dell'esperienza acquisita con gli strumenti finanziari utilizzati nell'ambito dell'attuale quadro finanziario e istituiti in collaborazione con la BEI, come per esempio lo strumento di garanzia sui prestiti per i progetti riguardanti le reti transeuropee di trasporto (LGTT), la Commissione propone di realizzare una parte significativa degli interventi nell'ambito del CEF ricorrendo a strumenti finanziari. I servizi della Commissione stimano che il sostegno finanziario per la banda larga sarà assicurato essenzialmente tramite strumenti finanziari, mentre per i trasporti e l'energia le risorse di bilancio UE destinate all'attivazione di strumenti finanziari non dovrebbero superare rispettivamente i 2 miliardi e il miliardo di EUR.

Tali stime non sono peraltro da intendersi come massimali vincolanti, in quanto il volume di finanziamenti UE assegnati agli strumenti finanziari sarà adeguato di anno in anno.

La proposta della Commissione tiene conto delle **ampie consultazioni** effettuate presso le parti interessate, le istituzioni e gli organi dell'UE, gli Stati membri, le autorità regionali o locali, le parti sociali ed economiche, nonché dei risultati delle valutazioni intermedie effettuate sui programmi 2007-2013.

Per tutti e tre i settori inclusi all'interno del CEF, i contributi delle parti interessate hanno fatto emergere un ampio consenso sul fatto che **per accelerare lo sviluppo di infrastrutture a valore aggiunto europeo occorra potenziare il sostegno dell'UE, garantendo una maggior mobilitazione dei finanziamenti per il conseguimento degli obiettivi della politica in materia di reti transeuropee, ad esempio attraverso un più efficace coordinamento tra i diversi strumenti finanziari e in particolare il Fondo di coesione e il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), i programmi in materia di reti transeuropee e gli interventi della BEI.**

Nell'individuare l'opzione strategica più efficace per il rafforzamento e completamento delle infrastrutture UE, la Commissione ha concentrato le proprie attenzioni sul conseguimento di due obiettivi specifici:

- **accrescere l'effetto leva dei fondi UE** definendo forme, criteri e metodi di finanziamento in grado di assicurare il massimo effetto moltiplicatore in termini di capacità di attrarre investimenti pubblici e privati;
- **favorire la realizzazione nei tempi stabiliti dei progetti cofinanziati dall'UE**, definendo meccanismi di controllo e valutazione che premino l'efficienza e penalizzino l'uso inefficace dei fondi UE.

A tale scopo, la Commissione ha sposato l'opzione che prevede **un'armonizzazione variabile delle norme, con alcune norme in comune e altre invece distinte a seconda del settore, sia nell'area dello stimolo agli investimenti che nell'area dell'attuazione del programma.**

Per quanto concerne nello specifico il contenuto del regolamento, la strategia che la Commissione vi disegna è volta:

- **a garantire in tempi adeguati e in modo economicamente efficiente**, nei settori dell'energia, dei trasporti e delle TIC, **la realizzazione delle infrastrutture di rete prioritarie** individuate come essenziali nel pacchetto per le infrastrutture energetiche, nel Libro bianco per un sistema dei trasporti competitivo e sostenibile e nell'agenda digitale europea;
- **a massimizzare le sinergie tra i programmi per l'energia, i trasporti e le TIC**, in modo che i finanziamenti rispondano a una strategia politica coerente e che i progetti siano selezionati sulla base di criteri chiari e armonizzati;
- **ad accrescere la capacità dei fondi UE di stimolare altri finanziamenti pubblici o privati** in modo che il volume aggregato delle risorse mobilitate sia adeguato per rispondere al fabbisogno di investimenti previsto fino al 2020;
- **a garantire una selezione, un monitoraggio e un controllo ottimali** dei progetti in modo che i finanziamenti UE siano ben mirati, assicurino il massimo impatto e siano spesi nel modo più efficace.

In base all'art. 5 della proposta di regolamento, in seguito alla valutazione intermedia sullo stato dei progetti, la Commissione può **trasferire finanziamenti tra i settori di ripartizione**, ad eccezione dei 10 miliardi di EUR trasferiti dai Fondi di coesione.

L'art. 10 della proposta fissa i **tassi di finanziamento** da parte della Commissione nei seguenti termini:

- nel settore dei trasporti, il 50% per le sovvenzioni destinate a studi; il 20% per i lavori nei settori ferroviario, delle vie navigabili interne, dei collegamenti di trasporto interni con porti e aeroporti, per le azioni finalizzate alla riduzione del rumore nel trasporto ferroviario di merci mediante adeguamento dei rotabili esistenti, nonché per lo sviluppo di porti e piattaforme multimodali; il 30% per le azioni riguardanti l'eliminazione di strozzature e il 40% per le azioni riguardanti sezioni transfrontaliere, sempre nel settore ferroviario e delle vie navigabili interne; il 50% per contributi nell'ambito del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), e il 20% per contributi ai sistemi di gestione del traffico, servizi di trasporto merci, parcheggi sicuri nella rete stradale essenziale, nonché per azioni di sostegno allo sviluppo delle autostrade del mare;
- nel settore dell'energia, il 50% per studi e lavori, elevabile fino all'80% per le azioni che garantiscano un elevato grado di sicurezza dell'approvvigionamento a livello regionale o di Unione, ovvero rafforzino la solidarietà dell'Unione o comprendano soluzioni fortemente innovative;
- nel settore delle telecomunicazioni, il 50% per le azioni nel settore delle reti a banda larga; il 75% per le azioni nel settore dei servizi generici; fino al 100%, in casi eccezionali, per le piattaforme per servizi essenziali (normalmente finanziate attraverso appalti); il 75% per azioni di sostegno al programma, compresi gemellaggi, realizzazione di una cartografia delle infrastrutture e assistenza tecnica.

Tutti i tassi di cofinanziamento possono essere maggiorati fino a 10 punti percentuali per le azioni che presentano sinergie intersettoriali, realizzano obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici, migliorano l'adattabilità ai cambiamenti climatici o riducono le emissioni di gas a effetto serra. Tale maggiorazione non si applica ai tassi di cofinanziamento concessi ricorrendo al Fondo di coesione.

L'articolo 12 reca norme in materia di **annullamento, riduzione, sospensione e soppressione delle sovvenzioni**. Il contributo finanziario viene annullato, tranne nei casi debitamente giustificati, nel caso di azioni la cui realizzazione non sia iniziata entro l'anno successivo alla data stabilita nelle condizioni che disciplinano l'assegnazione del contributo. La Commissione può altresì chiedere il rimborso del contributo concesso se, entro due anni dalla data di ultimazione stabilita nelle condizioni di assegnazione del contributo, la realizzazione dell'azione che ne beneficia non è stata ultimata.

Gli articoli 14 e 15 del Capo V precisano la natura degli strumenti finanziari utilizzabili per le azioni inquadrate all'interno di progetti di interesse comune, soffermandosi in particolare sugli **strumenti rappresentativi di capitale**, quali fondi di investimento aventi l'obiettivo di mettere a disposizione capitale di rischio, e sui **prestiti e/o garanzie** la cui concessione vanga facilitata dall'uso di strumenti di condivisione del rischio, tra cui meccanismi di *credit enhancement* a favore di obbligazioni per il finanziamento di progetti, emessi da un'istituzione finanziaria avvalendosi di risorse proprie con un contributo UE per l'accantonamento e/o l'allocazione dei capitali. Le azioni cui è concesso un contributo per mezzo di strumenti finanziari sono selezionate secondo l'ordine cronologico (principio "primo arrivato, primo servito"), perseguendo al contempo una diversificazione settoriale e una graduale diversificazione geografica tra gli Stati membri.

Infine, l'articolo 17 prevede, per quanto attiene alla programmazione degli interventi, che la Commissione adotti programmi di lavoro pluriennali e annuali per ogni settore, e possa anche adottare programmi di lavoro intersettoriali. Il programma di lavoro pluriennale sarà riesaminato almeno a metà periodo, e rivisto per mezzo di atti di esecuzione delegati alla Commissione, con l'assistenza di un comitato di coordinamento CEF.

**La proposta di regolamento per la rete transeuropea dei trasporti**, formulata anche tenendo conto del Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per

una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM (2011) 144), è volta ad affrontare e risolvere cinque questioni principali a livello dell'UE:

- 1) **I collegamenti mancanti, specie nelle tratte transfrontaliere**, che costituiscono un ostacolo importante per la libera circolazione delle merci e dei passeggeri all'interno degli Stati membri e fra essi e i paesi confinanti;
- 2) La notevole e perdurante disparità sotto il profilo della qualità e della disponibilità delle infrastrutture tra e all'interno degli Stati membri (**strozzature**), con particolare riferimento ai collegamenti est-ovest;
- 3) La **frammentazione** esistente all'interno dell'infrastruttura dei trasporti tra i diversi modi di trasporto, con particolare riferimento alle carenze multimodali di molti terminali merci, stazioni passeggeri, porti interni, porti marittimi, aeroporti e nodi urbani;
- 4) La necessità di contribuire a raggiungere gli obiettivi di **riduzione delle emissioni di gas a effetto serra** nel settore dei trasporti del 60% entro il 2050;
- 5) La presenza di **norme e requisiti operativi diversi tra Stati membri**, in particolare in materia di interoperabilità, il che non fa che aggiungere ostacoli e strozzature alle infrastrutture di trasporto.

La proposta di regolamento mira pertanto a istituire e sviluppare una rete transeuropea dei trasporti completa, che consiste in infrastrutture ferroviarie, vie navigabili interne, strade, trasporti marittimi e aerei, in grado di assicurare l'efficiente funzionamento del mercato interno e rafforzare la coesione economica e sociale.

Per raggiungere tali obiettivi, il primo settore d'azione individuato è la cosiddetta "programmazione concettuale". Anche sulla base dei contributi offerti da una consultazione pubblica delle parti interessate, la Commissione è giunta alla conclusione che la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) possa essere sviluppata nel modo migliore attraverso **un'impostazione a doppio strato, consistente in una rete globale ("comprehensive network") e in una rete centrale ("core network")**.

**La rete globale costituisce lo strato di base della TEN-T, è costituita da tutte le infrastrutture esistenti e programmate che soddisfano i requisiti degli orientamenti e dovrà essere realizzata entro e non oltre il 31 dicembre 2050.**

**La rete centrale si sovrappone alla rete globale ed è costituita da tutte le sue parti più importanti sotto il profilo strategico. Essa rappresenta la spina dorsale della rete di mobilità multimodale, è concentrata su quei componenti della TEN-T che presentano il più elevato valore aggiunto europeo (collegamenti transfrontalieri mancanti, principali strozzature e nodi multimodali) e dovrà essere realizzata entro e non oltre il 31 dicembre 2030.**

Il secondo campo di azione riguarda gli strumenti di attuazione. La Commissione ha sviluppato il concetto di "**corridoi della rete centrale**", tenendo in particolare considerazione i corridoi ferroviari per il trasporto delle merci di cui al regolamento (UE) n. 913/2010. Tali corridoi costituiscono lo strumento quadro per la realizzazione coordinata della rete centrale. Sotto il profilo del campo di applicazione, i corridoi della rete centrale in linea di principio comprendono tre modalità di trasporto e attraversano almeno tre Stati membri. Se possibile, dovrebbero stabilire un collegamento con un porto marittimo. Sotto il profilo delle attività, i corridoi della rete centrale forniranno una piattaforma per la gestione della capacità, gli investimenti, la costruzione e il coordinamento di impianti di trasporto multimodali e l'introduzione di sistemi di gestione del traffico interoperabili.

I corridoi della rete centrale sono in tutto dieci. L'Italia è direttamente interessata alle azioni relative:

- Al **Corridoio Baltico-Adriatico** (n. 1), per quanto concerne la linea ferroviaria Vienna-Graz-Klagenfurt-Udine-Venezia-Ravenna e il sistema portuale Trieste-Venezia-Ravenna;
- Al **Corridoio Mediterraneo** (n. 3), per quanto concerne le linee ferroviarie Lione-Torino, Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Trieste-Divaça, e il sistema di vie navigabili interne Milano-Mantova-Venezia-Trieste;
- Al **Corridoio Helsinki-La Valletta** (n. 5), per quanto concerne le linee ferroviarie Galleria del Brennero, Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e il sistema porti e autostrade del mare Palermo-La Valletta;
- Al **Corridoio Genova-Rotterdam** (n. 6), per quanto concerne la linea ferroviaria Genova-Milano/Novara-frontiera con la Svizzera.

L'Italia è altresì coinvolta, allo stesso titolo di tutti gli altri Stati membri, nei progetti relativi ai sistemi di gestione del traffico: Cielo unico europeo (SESAR), Sistemi di gestione del traffico stradale, ferroviario e su vie navigabili interne (STI, ERTMS e RIS) e Rete centrale di porti e aeroporti.

**La proposta di regolamento per le reti transeuropee di telecomunicazioni** deriva direttamente dalla strategia "Europa 2020", che ha fatto delle infrastrutture digitali uno dei punti qualificanti dell'iniziativa faro "Un'agenda digitale europea". L'iniziativa faro metteva in rilievo l'esigenza di assicurare l'espansione e l'adozione della banda larga per tutti, a velocità sempre maggiori, tramite tecnologie sia fisse che senza fili, e di facilitare gli investimenti nelle nuove reti internet superveloci, aperte e competitive.

Gli orientamenti inclusi nella proposta individuano progetti di interesse comune per la diffusione delle reti di banda larga e delle infrastrutture di servizi digitali, che dovrebbero contribuire a migliorare la competitività dell'economia europea, comprese le piccole e medie imprese (PMI), promuovere l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali e l'accesso a queste ultime e sostenere lo sviluppo di un mercato unico digitale.

La proposta di regolamento mira in particolare a eliminare le strozzature che ostacolano il completamento del mercato unico digitale. Tali strozzature si presentano sul lato sia della domanda che dell'offerta. Sul fronte della domanda, il mercato unico digitale, dotato di un notevole potenziale di crescita, dovrebbe presupporre che tutti i cittadini siano collegati a reti digitali. Sul fronte dell'offerta, le limitazioni sono associate a un elevato livello di inefficienza del mercato e alla scarsa attrattiva per gli investimenti nelle reti a banda larga e nella realizzazione di servizi essenziali di interesse pubblico (quasi l'assistenza sanitaria online, l'identità elettronica, gli appalti elettronici e la loro interoperabilità transfrontaliera).

Come già ricordato, il CEF mira a utilizzare strumenti finanziari innovativi per incentivare gli investimenti in infrastrutture nel settore delle telecomunicazioni, riducendo i rischi connessi e fornendo un finanziamento più a lungo termine sia per gli investitori alternativi che per quelli tradizionali. Nei casi in cui l'attrattiva commerciale degli investimenti sia particolarmente scarsa, è comunque contemplata la possibilità di intervenire con cofinanziamenti sotto forma di sovvenzioni.

Nel campo delle reti a banda larga, i progetti di interesse comune sono finalizzati a raggiungere entro il 2020 gli obiettivi dell'agenda digitale europea, che prevedono la copertura universale a 30 Mb o il collegamento come minimo del 50% dei nuclei famigliari europei a velocità di connessione superiori a 100 Mb. Sarà pertanto costituito un portafoglio equilibrato di progetti a 30 e 100 Mb, tenendo anche debito conto delle esigenze di investimento degli Stati membri, valutate a non più di 270 miliardi di EUR.

Per quanto riguarda l'infrastruttura di servizi digitali, le strozzature in termini di diffusione dei servizi in contesti interoperabili verranno affrontate mediante sovvenzioni dirette, spesso con

elevati tassi di cofinanziamento, perché non esistono proprietari naturali di un'infrastruttura europea interoperabile di servizi, e né gli Stati membri, né gli investitori privati sembrano poter garantire l'introduzione di servizi in contesti interoperabili.

I progetti di interesse comune in questo campo riguardano, tra l'altro, connessioni portanti transeuropee ad alta velocità per le amministrazioni pubbliche; fornitura transfrontaliera di servizi di pubblica amministrazione elettronica basati sull'identificazione e sull'autenticazione interoperabili; l'accesso alle informazioni del settore pubblico, fra cui le risorse digitali del patrimonio europeo, data.eu e risorse multilingue; la sicurezza di internet e delle infrastrutture per servizi critici; servizi di energia intelligente. I progetti di interesse comune possono comprendere anche il sostegno a servizi pubblici elettronici attuati nell'ambito di altri programmi dell'Unione come il programma ISA (soluzioni di interoperabilità per le amministrazioni pubbliche europee).

**La proposta di regolamento per le infrastrutture energetiche europee** prende le mosse, oltre che dalla Comunicazione "A Budget for Europe", dalla comunicazione sulle priorità per le infrastrutture energetiche per il 2020 e oltre, adottata il 17 novembre 2010, e intende stabilire le norme per uno sviluppo tempestivo e per la piena interoperabilità delle reti di energia transeuropee al fine di raggiungere gli obiettivi di politica energetica del TFUE, per assicurare il funzionamento del mercato interno dell'energia e la sicurezza dell'approvvigionamento nell'Unione, promuovere l'efficienza energetica e lo sviluppo di forme di energia nuove e rinnovabili e promuovere l'interconnessione delle reti energetiche.

La proposta mira alla piena integrazione del mercato interno dell'energia, assicurando tra l'altro che nessuno Stato membro rimanga isolato dalle reti europee, che ognuno contribuisca allo sviluppo sostenibile e alla protezione dell'ambiente consentendo all'Unione di raggiungere i propri obiettivi della riduzione del 20% delle emissioni di gas a effetto serra, dell'aumento del 20% dell'efficienza energetica e del 20% dell'energia rinnovabile nel consumo finale di energia entro il 2020, assicurando al contempo la sicurezza dell'approvvigionamento e la solidarietà tra gli Stati membri.

A tale scopo, la proposta individua, all'allegato I, un numero limitato di aree e corridoi prioritari a livello transeuropeo riguardanti le reti elettriche e del gas e le infrastrutture per il trasporto del petrolio e dell'anidride carbonica, per cui l'azione dell'Unione europea è maggiormente giustificata. Mira quindi ad attuare tali priorità:

- **Razionalizzando le procedure di rilascio delle autorizzazioni** per ridurre in modo significativo la loro durata per i progetti d'interesse comune (PIC) e aumentare la partecipazione e l'accettazione del pubblico;
- **Agevolando il trattamento normativo dei PIC nel campo dell'elettricità e del gas**, distribuendo i costi in base ai benefici forniti e assicurando che gli utili consentiti siano in linea con i rischi corsi dai soggetti coinvolti;
- **Assicurando l'attuazione dei PIC attraverso un sostegno finanziario basato sul mercato o il sostegno diretto dell'UE** (le cui modalità, come ricordato, sono disciplinate dalla proposta di regolamento sul meccanismo per collegare l'Europa).

Per quanto concerne il rilascio delle autorizzazioni, la proposta opta per l'istituzione di un regime di interesse comune europeo, prevedendo al contempo un insieme di norme certe sull'organizzazione e la durata del processo di rilascio dell'autorizzazione. In tema di misure di regolamentazione, si è privilegiata un'opzione "mista", che preveda una ripartizione ex ante dei costi da sostenere e un sistema di incentivi per i PIC che comportino maggiori rischi. Per il finanziamento dei progetti, vengono introdotti strumenti di condivisione del rischio (obbligazioni e garanzie) e strumenti di capitale di rischio (azioni), nonché sovvenzioni mirate, così da creare un kit di strumenti flessibili basati sul mercato accompagnati da un sostegno finanziario diretto.

Per quanto concerne le misure specifiche proposte, il regolamento accorda la priorità a dodici corridoi e aree per le infrastrutture energetiche strategiche a livello transeuropeo. Tra queste, otto interessano anche l'Italia, vale a dire, nel dettaglio:

- Tra i **corridoi prioritari per l'elettricità**, le Interconnessioni di elettricità nord-sud nell'Europa occidentale ("NSI West Electricity") e le Interconnessioni di elettricità nord-sud nell'Europa centro-orientale e sud-orientale ("NSI East Electricity");
- Tra i **corridoi prioritari del gas**, le Interconnessioni del gas nord-sud dell'Europa occidentale ("NSI West Gas"), le Interconnessioni del gas nord-sud nell'Europa centro-orientale e sud-orientale ("NSI East Gas") e il corridoio meridionale del gas ("Southern Gas Corridor", o SGC);
- Le tre **"aree tematiche prioritarie"**, ossia lo Sviluppo di reti intelligenti, le "Autostrade elettriche" e la Rete transfrontaliera per il trasporto di biossido di carbonio.

Il regolamento fissa quindi le norme per individuare, all'interno di un insieme di categorie di infrastrutture energetiche definite, i progetti di interesse comune (PIC) necessari per attuare tali priorità. A tal fine stabilisce un processo di selezione basato su gruppi di esperti regionali, con un ruolo di consulenza per l'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia (ACER) in materia di elettricità e di gas, mentre la decisione finale, da aggiornare ogni due anni, viene presa dalla Commissione sulla base di un elenco di PIC a livello di tutta l'Unione. I gruppi di esperti e l'ACER svolgono anche funzioni di monitoraggio e valutazione dell'attuazione dei PIC, mentre la Commissione può nominare dei coordinatori europei per i PIC che incontrano maggiori difficoltà.

La proposta istituisce un regime di interesse comune per i PIC, cui va assegnato lo stato di massima importanza possibile a livello nazionale, attribuendo specifiche responsabilità a un'autorità nazionale competente per ogni Stato membro, con il compito di coordinare e sovrintendere al rilascio delle autorizzazioni (con opzione per un sistema integrato, con un'unica decisione di autorizzazione, o per un sistema coordinato, nel quale la decisione globale può comprendere più decisioni singole legalmente vincolanti). La proposta detta altresì gli standard minimi per la trasparenza e la partecipazione del pubblico e fissa la durata massima consentita del processo di rilascio delle autorizzazioni (tre anni, con un massimo di dodici mesi per la procedura legale di rilascio).

Infine, il regolamento determina le condizioni per l'ammissibilità dei PIC all'assistenza finanziaria dell'Unione nell'ambito del meccanismo di collegamento dell'Europa, sia per gli studi (sostegno UE ammissibile per tutti i PIC, tranne quelli del settore petrolifero), sia per i lavori (sostegno UE ammissibile per tutti i PIC nel settore delle reti intelligenti e dell'anidride carbonica, nonché per i PIC in materia di elettricità e gas che soddisfano determinate condizioni - esternalità positive rilevanti, sostenibilità commerciale solo parziale - e che abbiano ottenuto una decisione di allocazione dei costi a livello transnazionale).