



IL FINANZIAMENTO DELLE RETI TRANSEUROPEE

Le reti transeuropee (RTE) sono finanziate congiuntamente dall'Unione europea e dagli Stati membri. Il sostegno finanziario dell'Unione funge da catalizzatore e gli Stati membri forniscono poi la maggior parte del finanziamento. Il finanziamento delle reti transeuropee può essere integrato con i fondi strutturali, l'aiuto della Banca europea degli investimenti o contributi provenienti dal settore privato. Una riforma di rilievo è stata introdotta in tale ambito con l'istituzione, nel 2013, del meccanismo per collegare l'Europa (MCE), riesaminato nel 2021.

BASE GIURIDICA

Il titolo XVI del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, il cui articolo 171 prevede la possibilità per l'UE di appoggiare progetti d'interesse comune che soddisfano i requisiti stabiliti negli orientamenti.

[Regolamento \(UE\) 2021/1153](#), del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa.

OBIETTIVI

Tra gli obiettivi generali dell'MCE figurano la realizzazione, lo sviluppo, l'ammodernamento e il completamento delle reti transeuropee nei settori dei trasporti, dell'energia e del digitale ([3.5.1](#)), nonché l'agevolazione della cooperazione transfrontaliera nel campo dell'energia rinnovabile, tenendo conto degli impegni di decarbonizzazione a lungo termine e degli obiettivi di rafforzamento della competitività europea. In linea con l'obiettivo dell'Unione di integrare le azioni per il clima, con le sue azioni l'MCE destina il 60 % del suo bilancio agli obiettivi climatici.

RISULTATI OTTENUTI

A. Definizione delle condizioni generali di finanziamento dei progetti

In generale il finanziamento dell'UE ha funto da catalizzatore per i progetti. Spetta agli Stati membri reperire la parte più consistente dei finanziamenti, salvo per gli aiuti a titolo del Fondo di coesione, tradizionalmente caratterizzati da un contributo più cospicuo da parte dell'Unione.

I principi che disciplinano i finanziamenti sono stati fissati nel regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, del 18 settembre 1995, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee.



1. Il contributo dell'Unione ha assunto una o più delle seguenti forme:
 - cofinanziamento di studi relativi ai progetti e altre misure di sostegno tecnico (fino al 50 %);
 - contributo ai premi per garanzie di prestito del Fondo europeo per gli investimenti o di altri istituti finanziari;
 - abbuoni di interessi su prestiti concessi dalla Banca europea per gli investimenti (BEI) o da altri organismi finanziari pubblici o privati;
 - altri tipi di strumenti finanziari oltre alle sovvenzioni: capitale proprio e debito; garanzie sui prestiti e capitale di rischio, sviluppo di capacità e strumenti di condivisione dei rischi;
 - sovvenzioni dirette agli investimenti in casi debitamente giustificati;
 - concorrenza tra offerenti qualificati e selezione basata su considerazioni di costo e di qualità.
2. Progressivamente si è proceduto alla definizione dei seguenti criteri relativi ai progetti:
 - l'assenza di distorsioni della concorrenza tra le imprese del settore interessato derivanti dai contributi dell'UE per le reti di telecomunicazioni e di energia;
 - i progetti devono contribuire al conseguimento degli obiettivi delle reti stabiliti nei rispettivi orientamenti per la RTE-T (regolamento (UE) n. 1315/2013) e la RTE-E (regolamento (UE) 2022/869);
 - la validità economica del progetto;
 - la maturità del progetto e l'effetto stimolante dell'intervento dell'UE;
 - l'impatto diretto o indiretto su clima, ambiente e occupazione, prevedendo progressivamente anche analisi costi-benefici sempre più complete, analisi d'impatto ambientale, la verifica climatica dei progetti ecc.;
 - il coordinamento dei tempi delle varie parti dei progetti nel caso, per esempio, di progetti transfrontalieri;
 - i progetti finanziati devono essere conformi al diritto e alle politiche dell'UE, segnatamente in materia di protezione dell'ambiente, di concorrenza e di aggiudicazione degli appalti pubblici. Alcuni regolamenti successivi, che stabiliscono norme generali relative alla concessione di contributi finanziari dell'Unione, hanno introdotto una serie di nuovi elementi. Il quadro finanziario per il periodo 2014-2020 ha assegnato 29,4 miliardi di EUR alle reti transeuropee, di cui 24 miliardi al settore dei trasporti (RTE-T) e circa 5,4 miliardi a quello energetico (RTE-E).

A seguito della proposta della Commissione del 2020 di rivedere il [regolamento \(UE\) 347/2013](#) sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee (RTE-E), il [regolamento \(UE\) 2022/869](#) rivisto contribuisce a conseguire gli obiettivi dell'Unione per il 2030 in materia di energia e clima e l'obiettivo di neutralità climatica entro il 2050, nonché a garantire interconnessioni, sicurezza energetica, integrazione del mercato



e dei sistemi, concorrenza a vantaggio di tutti gli Stati membri ed energia a prezzi accessibili. Gli orientamenti aboliscono per lo più il sostegno dell'UE a favore di nuovi progetti metaniferi e petroliferi e introducono criteri di sostenibilità obbligatori per tutti i progetti di interesse comune (PIC).

Il 14 dicembre 2021 la Commissione ha pubblicato una proposta legislativa ([COM\(2021\)0812](#)) in cui si rivedono gli orientamenti per la rete transeuropea dei trasporti per allinearli agli obiettivi del Green Deal europeo e agli obiettivi climatici della normativa europea sul clima. Il regolamento proposto è teso a coordinare i corridoi di trasporto europei e le priorità orizzontali, oltre a garantire progressi in ciascun corridoio e in ciascuna priorità orizzontale, nonché la coerenza del processo. Pertanto, la Commissione sarà tenuta a chiedere il parere dei coordinatori europei per i corridoi della rete centrale in sede di esame delle domande di finanziamento dell'Unione nell'ambito dell'MCE per ciascun corridoio di trasporto europeo o ciascuna priorità orizzontale rientrante nel mandato del coordinatore europeo. I coordinatori europei devono verificare se i progetti proposti dagli Stati membri per il cofinanziamento dell'MCE sono coerenti con le priorità del piano di lavoro.

Il 27 luglio 2022 la Commissione ha presentato una [proposta modificata](#) per tener conto del mutato contesto geopolitico, tra cui l'estensione di quattro corridoi europei di trasporto all'Ucraina e alla Moldova. Il mandato del Parlamento per i negoziati con il Consiglio è stato approvato nell'aprile 2023 con l'obiettivo di trovare un accordo definitivo nel corso dell'attuale legislatura prima delle elezioni del 2024.

In risposta all'instabilità e alle perturbazioni del mercato energetico globale imputabili all'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, nel maggio 2022 la Commissione ha presentato il [piano REPowerEU](#) con il duplice obiettivo di affrontare la crisi climatica e porre fine alla dipendenza dell'UE dai combustibili fossili russi, che sono utilizzati come arma economica e politica. Le misure proposte sono incentrate sul risparmio energetico, la diversificazione dell'approvvigionamento energetico (tra cui l'importazione di GNL) e sull'accelerazione della diffusione delle energie da fonti rinnovabili (tra cui l'idrogeno verde). Il piano prevedeva alcuni investimenti aggiuntivi nelle infrastrutture di gas, stimati a circa 10 miliardi di EUR, a integrazione dell'attuale elenco dei PIC. Inoltre, una più rapida diffusione dei PIC nel settore dell'energia elettrica è stata ritenuta essenziale per adeguare la rete elettrica alle necessità future e beneficerà dei finanziamenti a titolo dell'MCE.

B. Ulteriori possibilità di finanziamento

1. Fondi strutturali e Fondi di coesione dell'UE

Nel periodo 2014-2020 oltre 6 miliardi di EUR provenienti dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e 25,95 miliardi di EUR dal Fondo di coesione sono stati messi a disposizione nell'ambito dell'obiettivo tematico 7 "Promuovere i trasporti sostenibili e migliorare le infrastrutture di rete" per fornire un cofinanziamento dell'UE a sostegno di uno spazio unico europeo multimodale dei trasporti mediante investimenti nella rete transeuropea dei trasporti (RTE-T). Inoltre, sono stati resi disponibili strumenti e risorse aggiuntivi provenienti dal Fondo europeo per gli investimenti strategici (in seguito denominato InvestEU), da Orizzonte 2020 (ora Orizzonte Europa) e dal dispositivo per la ripresa e la resilienza al fine di promuovere opportunità di investimento nella RTE-T.



2. Il contributo della Banca europea per gli investimenti

I prestiti della BEI non sono soggetti a limitazioni territoriali, dal momento che sono concessi sulla base di criteri bancari, tra cui la fattibilità finanziaria (capacità di rimborso), tecnica e ambientale del progetto.

C. Quadro finanziario 2021-2027

Nel 2018 la Commissione ha presentato la sua proposta relativa al prossimo bilancio di lungo termine dell'UE. Sono seguite proposte legislative concernenti 37 programmi settoriali. Oltre ai fondi strutturali e di coesione dell'UE, i fondi di Orizzonte Europa e InvestEU forniscono finanziamenti complementari per le RTE, comprese la ricerca e l'innovazione nei settori dell'energia pulita, dei trasporti e delle tecnologie digitali. In risposta alla crisi senza precedenti provocata dalla COVID-19, la Commissione ha proposto il 27 maggio 2020 lo strumento temporaneo per la ripresa [NextGenerationEU](#), con una dotazione di 750 miliardi di EUR, nonché incrementi mirati del bilancio dell'Unione per il periodo 2021-2027. I capi di Stato e di governo dell'UE hanno infine raggiunto un accordo politico nel luglio 2020 e il Parlamento e il Consiglio lo hanno approvato nel novembre 2020.

MECCANISMO PER COLLEGARE L'EUROPA

Dal dicembre 2013 è in atto nell'UE una nuova politica per le infrastrutture RTE, con una dotazione di oltre 30,4 miliardi di EUR fino al 2020 (UE-27) e di oltre 33,7 miliardi di EUR per il periodo 2021-2027: il [meccanismo per collegare l'Europa](#) (MCE).

A. Obiettivi generali

Il meccanismo è volto a:

- costruire, sviluppare, modernizzare e completare le reti transeuropee nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale, nonché agevolare la cooperazione transfrontaliera nel campo dell'energia rinnovabile, tenendo conto degli impegni di decarbonizzazione a lungo termine e degli obiettivi di rafforzamento della competitività europea;
- promuovere una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva;
- promuovere la coesione territoriale, sociale ed economica;
- potenziare l'accesso al mercato interno e della sua integrazione, ponendo l'accento sull'agevolazione di sinergie tra i settori dei trasporti, dell'energia e digitale.

1. Nel settore dei trasporti, il sostegno sarà riservato ai progetti di interesse comune volti a:

- promuovere reti e infrastrutture efficienti, interconnesse e multimodali per una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, inclusiva, accessibile, protetta e sicura, conformemente agli orientamenti RTE-T (regolamento (UE) n. 1315/2013); e
- adeguare porzioni della RTE-T ai fini di un duplice uso dell'infrastruttura di trasporto per migliorare sia la mobilità civile che quella militare.



2. In ambito energetico, il sostegno sarà inteso a:

- contribuire all'ulteriore integrazione di un mercato interno dell'energia efficiente e competitivo e all'interoperabilità transfrontaliera e intersettoriale delle reti, facilitando la decarbonizzazione dell'economia, promuovendo l'efficienza energetica e garantendo la sicurezza dell'approvvigionamento; e
- agevolare la cooperazione transfrontaliera in tema di energia, compresa l'energia rinnovabile.

3. Nel settore digitale, l'MCE sosterrà:

- la diffusione e l'accesso a reti protette e sicure ad altissima capacità, tra cui i sistemi 5G, e all'accresciuta resilienza e capacità delle reti dorsali digitali sui territori dell'Unione, collegandole ai territori vicini, nonché alla digitalizzazione delle reti dei trasporti, della mobilità e dell'energia.

B. Dotazione finanziaria dell'MCE per il periodo 2021-2027

Nel quadro del bilancio dell'UE per il periodo 2021-2027, nel 2018 la Commissione ha proposto di prorogare il programma MCE dopo il 2020, con l'obiettivo generale di sostenere gli investimenti nelle reti infrastrutturali europee nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni ([COM\(2018\)0438](#)). La dotazione totale proposta per l'MCE ammontava a 42,3 miliardi di EUR (a prezzi correnti) e prevedeva espressamente l'assegnazione di 30,6 miliardi di EUR ai trasporti, di 8,65 miliardi di EUR all'energia e 3 miliardi di EUR alle reti digitali. Al fine di accelerare la digitalizzazione e la decarbonizzazione dell'economia dell'UE, l'MCE post-2020 deve tenere conto di una serie di ambiti chiave, tra cui figurano le sinergie fra i tre settori summenzionati e la cooperazione transfrontaliera rafforzata nel campo delle energie rinnovabili.

In ambito trasportistico l'MCE mira ad accelerare il completamento di entrambi i livelli della RTE-T, la realizzazione di sistemi europei di gestione del traffico, come il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario e il progetto di ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo, nonché a sostenere la transizione verso una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura attraverso la realizzazione di una rete europea di infrastrutture di ricarica per i carburanti alternativi. La proposta prevede che il nuovo MCE sostenga anche le infrastrutture di trasporto a duplice uso civile-militare al fine di adeguare le reti di trasporto europee ai requisiti militari e di migliorare la mobilità militare nell'UE. Successivamente, nel novembre 2022 la Commissione ha adottato inoltre un [piano d'azione sulla mobilità militare 2.0](#) per garantire una migliore connessione e maggiore sicurezza della mobilità militare.

In risposta alla pandemia di COVID-19, il 27 maggio 2020 la Commissione ha pubblicato la sua proposta adattata di quadro finanziario pluriennale (QFP) ([COM\(2020\)0442](#)). Tuttavia, la riunione straordinaria del [Consiglio europeo](#) del luglio 2020 si è saldata con una [riduzione dei finanziamenti proposti](#) per la dotazione dell'MCE per i trasporti (EUCO 22/20). Il 16 dicembre 2020 il Parlamento europeo ha dato la sua approvazione al regolamento sul QFP 2021-2027.



Nel marzo 2021 i negoziatori del Consiglio e del Parlamento hanno raggiunto un accordo provvisorio, in linea con le conclusioni del [Consiglio europeo](#) del luglio 2020, per ripartire il finanziamento come segue:

- settore dei trasporti: 25,81 miliardi di EUR, compresi 11,29 miliardi di EUR destinati ai paesi che beneficiano del Fondo di coesione, e 1,69 miliardi di EUR per le azioni in materia di mobilità militare;
- settore dell'energia: 5,84 miliardi di EUR;
- settore digitale: 2,06 miliardi di EUR.

Il Consiglio ha adottato la sua posizione comune il 16 giugno 2021 e l'accordo è stato approvato dal Parlamento in [seconda lettura](#) il 7 luglio 2021.

RUOLO DEL PARLAMENTO EUROPEO

Nell'ambito del sostegno alle RTE, il Parlamento insiste da sempre sulla necessità di privilegiare, in termini di finanziamento, le modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente, destinando più del 50 % dei finanziamenti per le infrastrutture ai progetti ferroviari (compresi i trasporti combinati) e fissando un tetto massimo del 25 % per i progetti stradali. Inoltre il Parlamento ha sottolineato la necessità che la Commissione vigili sul coordinamento e la coerenza dei progetti che beneficiano di contributi a titolo del bilancio dell'Unione nonché di contributi della BEI, del Fondo di coesione, del Fondo europeo di sviluppo regionale e di altri strumenti finanziari dell'Unione.

In fase di decisione sul bilancio annuale dell'UE, il Parlamento ha pertanto prestato attenzione alle dotazioni assegnate all'MCE e ai programmi Orizzonte. In risposta alla proposta della Commissione del 2018 sull'MCE per il periodo successivo al 2020, la commissione per i trasporti e il turismo e la commissione per l'industria, la ricerca e l'energia hanno elaborato un progetto di relazione congiunta, che ha rilevato la mancanza di ambizione in termini di dotazione dell'MCE per i trasporti e ha evidenziato le esigenze di investimento del settore, oltre ai benefici che una migliore connettività potrebbe apportare all'UE. Essa ha sottolineato la necessità di semplificare ulteriormente le norme dell'MCE così come l'importanza della coerenza tra i vari fondi dell'UE a sostegno di progetti nei settori dei trasporti, dell'energia e del digitale. I relatori hanno evidenziato la necessità di rafforzare il controllo parlamentare sulle priorità dell'MCE e di migliorarne le modalità di monitoraggio. La relazione congiunta prevedeva un aumento di circa il 10 % della dotazione di bilancio destinata ai progetti nel settore dei trasporti. L'aumento previsto del bilancio dell'MCE non ha tuttavia potuto essere incluso nel bilancio pluriennale sottostante per il periodo 2021-2027. L'atto finale ([regolamento \(UE\) 2021/1153](#)) è stato pubblicato a luglio 2021.

Nel luglio 2020 il Parlamento ha approvato una [risoluzione](#) in cui ha accolto quale passo positivo l'accordo sulle misure per far fronte alla pandemia di COVID-19, pur esprimendo rammarico per la riduzione della componente di sovvenzione del fondo per la ripresa.

Nella sua [risoluzione](#) del 10 luglio 2020 sulla revisione degli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee, il Parlamento ha sottolineato la necessità di



garantire che la spesa e la selezione dei PIC siano in linea con gli impegni assunti nel quadro dell'accordo di Parigi.

Nella sua [posizione](#) del 5 aprile 2022 sulla revisione del regolamento RTE-E, il Parlamento ha garantito il finanziamento di progetti volti a riorientare l'attuale infrastruttura del gas naturale per il trasporto e lo stoccaggio dell'idrogeno per un periodo transitorio (fino alla fine di dicembre 2029).

Per maggiori informazioni su tali argomenti, si rimanda al sito web della [commissione per i trasporti e il turismo](#) e della [commissione per l'industria, la ricerca e l'energia](#).

Davide Pernice / Kristi Polluveer
11/2023

