



## REGIONE ABRUZZO

Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Rapporti Esterni

*Servizio Attività di Collegamento con l'Unione europea*

Avenue Louise 210, 1050 Bruxelles - Tel. 0032.2.6262850 Fax 0032.2.6262859

e-mail: [rp.bruxelles@regione.abruzzo.it](mailto:rp.bruxelles@regione.abruzzo.it)



**S P E C I A L E**  
**LE FONTI**  
**DEL FINANZIAMENTO DELLE RETI TRANSEUROPEE**  
**DEI TRASPORTI E DELL'ENERGIA NEL PERIODO 2007/2013**

**NUMERO 3 - APRILE / MAGGIO 2007**

*Approfondimenti monografici su tematiche di interesse regionale*

# SOMMARIO

*Presentazione*.....p. 3

*1. Il finanziamento dei progetti di interesse comune nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia [Fiche informativa n. 8 del 12 giugno 2007]*.....p. 6

*2. Trasporti/Energia. Il Parlamento approva la posizione comune sul regolamento che stabilisce i principi generali per la concessione di contributi finanziari nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia [Parlamento europeo - 23 maggio 2007]*.....p. 12

*3. Posizione comune definita dal Consiglio il 22 marzo 2007 in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia [2004/0154 (COD) - 17032/2/06 REV 2 ]*.....p. 15

## P R E S E N T A Z I O N E

*Nel corso della seduta dello scorso 23 maggio, il Parlamento europeo, riunito in sessione plenary a Strasburgo, ha approvato senza emendamenti la posizione comune del Consiglio relativa al regolamento che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia.*

*La decisione segue l'accordo politico sancito in Consiglio lo scorso 11 dicembre e consente di destinare circa 8,168 miliardi di euro, di cui 8,013 miliardi per la rete trasporti e 155 milioni per l'energia nell'arco dell'intero periodo di programmazione 2007/2013.*

\*\*\*\*\*

*Il regolamento rafforza gli strumenti finanziari esistenti, aumentando il livello del cofinanziamento comunitario e prevedendo la possibilità che soprattutto i progetti che si distinguono per il carattere transfrontaliero, la funzione di transito o per il superamento di barriere naturali, beneficino di un'aliquota di cofinanziamento comunitario ancora più elevata.*

*Inoltre, benché gli importi complessivi per il periodo 2007/2013 siano ampiamente inferiore a quelli ritenuti necessari dalla proposta originaria, le risorse di bilancio, se confrontate con il periodo precedente, ampliano notevolmente le possibilità di finanziamento delle reti transeuropee.*

*In particolare, nel settore dei trasporti, l'aumento da 4,4 a 8,1 miliardi di euro equivale addirittura ad un raddoppio delle risorse, ove si consideri - tra l'altro - che il progetto Galileo (al quale era destinato il 15% delle risorse disponibili nel corso del periodo 2000/2006) sarà finanziato, in futuro, su una linea di bilancio del tutto autonoma.*

\*\*\*\*\*

*In considerazione della centralità del tema rispetto a molte delle politiche perseguite a livello regionale, riteniamo necessario e doveroso dedicare al nuovo regolamento un numero Speciale della Newsletter periodica.*

*Infatti, sebbene le sovvenzioni comunitarie provenienti dal bilancio delle reti transeuropee siano concesse a progetti preparati, finanziati e attuati principalmente dalle Autorità degli Stati membri, oltre che da altri soggetti, pubblici e privati, che comunque si muovano nell'alveo della sfera di responsabilità degli stessi Stati, ci sembra utile segnalare almeno tre aspetti di primario interesse per la nostra Regione:*

- *la nuova disciplina contribuisce a porre in adeguato risalto le “sezioni trasfrontaliere” dei progetti, i quali fruiscono di massimali di finanziamento sensibilmente più alti rispetto alla media;*
- *in materia di trasporti, essa accompagnerà il decollo della nuova priorità relativa alle “Autostrade del Mare”, per la quale - come è noto - nelle prossime settimane verrà nominato un coordinatore europeo chiamato a dare nuovo impulso all’iniziativa, in vista della pubblicazione del primo bando, previsto entro la fine di dicembre di quest’anno;*
- *sempre in materia di trasporti, spetterà evidentemente alla Commissione, attesa la limitatezza delle risorse disponibili, il difficile compito di applicare i metodi di valutazione di volta in volta ritenuti più idonei ad assicurare il massimo valore aggiunto all’intervento comunitario, sulla base delle seguenti previsioni di stanziamento, su base pluriennale, già disponibili:*


2007	831	milioni di Euro
2008	950	milioni di Euro

<i>2009</i>	<i>1029</i>	<i>milioni di Euro</i>
<i>2010</i>	<i>1062</i>	<i>milioni di Euro</i>
<i>2011</i>	<i>1242</i>	<i>milioni di Euro</i>
<i>2012</i>	<i>1357</i>	<i>milioni di Euro</i>
<i>2013</i>	<i>1541</i>	<i>milioni di Euro</i>

\*\*\*\*\*

*Nello Speciale, come d'abitudine, troverete il testo ufficiale e definitivo della nuova disciplina, oltre ad ulteriori documenti informativi ed una scheda tecnica di dettaglio predisposta dal Servizio.*

*(Servizio Attività di Collegamento con l'Unione Europea - 12 giugno 2007)*

	<p><b>DIREZIONE AFFARI DELLA PRESIDENZA, POLITICHE LEGISLATIVE E COMUNITARIE RELAZIONI ESTERNE</b></p> <p><i>SERVIZIO ATTIVITA' DI COLLEGAMENTO CON L'UNIONE EUROPEA DI BRUXELLES</i></p> <p><b>FICHE INFORMATIVA</b></p>	<p><b><u>N. 08</u></b></p> <p><b><i>11.06.2007</i></b></p>
---	---	--

**IL FINANZIAMENTO DEI PROGETTI DI INTERESSE COMUNE  
NEL SETTORE DELLE RETI TRANSEUROPEE  
DEI TRASPORTI E DELL'ENERGIA**

***I. LA DISCIPLINA DEL FINANZIAMENTO DELLE RETI TRANSEUROPEE***

Il regolamento adottato dal Parlamento a norma dell'articolo 251, paragrafo 2, lettera a) del Trattato, in conformità con la posizione comune espressa dal Consiglio, prende le mosse dalla proposta formulata dalla Commissione il 14 luglio 2004, con l'intento di sostituire il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, dettando i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee.

Obiettivo del regolamento è definire le condizioni, i mezzi e le procedure per la concessione di contributi a progetti di interesse comune a norma dell'articolo 155, paragrafo 1, del Trattato.

La proposta originaria della Commissione è stata modificata il 24 maggio 2006, per tenere conto dell'accordo interistituzionale intervenuto nell'aprile 2006 sul quadro finanziario della Comunità per il periodo 2007/2013. Le risorse di bilancio fissate dalla proposta iniziale, infatti, superavano di gran lunga gli importi stabiliti nel quadro finanziario per il periodo 2007/2013 che risultano ridimensionati del 40%, per quanto riguarda il settore dei trasporti, e del 45% per quanto riguarda il settore dell'energia. Per tale motivo si è reso necessario adattare conseguentemente anche le modalità di concessione dei contributi (in particolare, le modalità di selezione dei progetti e le aliquote di contributo).

D'altra parte, benché l'importo stanziato per il periodo 2007/2013 risulti ampiamente inferiore a quello ritenuto necessario, le risorse di bilancio, se confrontate con il periodo precedente, ampliano notevolmente le possibilità di finanziamento delle reti transeuropee. Nel settore dei trasporti, in particolare, l'aumento da 4,4 a 8,1 mrd EUR rappresenta addirittura un raddoppio delle risorse, ove si tenga conto che il progetto Galileo (al quale è stato destinato il 15% delle risorse disponibili nel corso del periodo 2000-2006) sarà finanziato, in futuro, su una linea di bilancio del tutto autonoma.

La posizione comune approvata a maggioranza qualificata dal Consiglio il 22 marzo 2007, infine, contiene a sua volta modifiche rispetto all'impianto originario, come successivamente aggiornato dalla Commissione. Il testo in questione, infatti, rappresenta l'accordo raggiunto in sede politica dal Consiglio e rispecchia il compromesso costruito dalle tre Istituzioni intorno alla proposta modificata a seguito dei negoziati svoltisi da settembre a novembre 2006. In vista di un accordo su una posizione comune che potesse essere accettata dal Parlamento senza emendamenti, infatti, posizione comune è stata convenuta sulla base di negoziati informali a tre, in seguito ad una serie di riunioni svoltesi tra la Presidenza di turno, il relatore e i rappresentanti della Commissione.

## ***II. LA NUOVA DISCIPLINA: PRESUPPOSTI, CONTENUTI E LIMITI***

Il Trattato che istituisce la Comunità europea stabilisce che la Comunità può appoggiare progetti di interesse comune individuati nella rispettiva rete transeuropea (articolo 155).

Su tale presupposto, il regolamento (CE) n. 2236/95 [modificato dai regolamenti (CE) n. 1655/1999 del 19 luglio 1999, (CE) n. 788/2004 del 21 aprile 2004, (CE) n. 807/2004 del 21 aprile 2004 e (CE) n. 1159/2005) del 6 luglio 2005] ha introdotto un quadro di riferimento giuridico entro cui situare la concessione di contributi finanziari in questo settore.

In proposito occorre preliminarmente osservare che le sovvenzioni comunitarie provenienti dal bilancio delle reti transeuropee (d'ora in poi RTE) sono concesse a progetti preparati, finanziati e attuati dalle Autorità degli Stati membri, da organizzazioni internazionali (quale l'Agenzia spaziale europea), oltre da soggetti o imprese pubblici o privati. Le imprese di diritto privato che realizzano progetti di reti transeuropee operano, nella maggior parte dei casi, sotto la responsabilità degli Stati membri e/o con finanziamenti pubblici nazionali. Nel settore dell'energia in generale, e in quello dei trasporti in determinati casi, i progetti finanziati sul bilancio RTE sono preparati, finanziati e realizzati da imprese private. Gli aiuti comunitari possono essere concessi per finanziare l'esecuzione di studi, al fine di contribuire al superamento dei rischi nelle fasi iniziali del progetto, oppure possono contribuire a finanziare l'attuazione del progetto nel suo complesso. Inoltre, una sempre maggiore attenzione è

rivolta a forme e strumenti di aiuto comunitario in grado di promuovere l'apporto di finanziamenti privati.

Il regolamento testé approvato, dunque, garantisce il mantenimento di un sistema che assicura il (co)finanziamento comunitario dei progetti d'interesse comune nei settori delle reti transeuropee dell'energia e dei trasporti per il periodo 2007/2013. In tale ottica, infatti, esso non modifica i principi fondamentali del finanziamento delle reti transeuropee, come già disciplinati dal citato regolamento (CE) n. 2236/95, sul presupposto che tutte le valutazioni condotte in materia hanno confermato la necessità di assegnare, a valere sul bilancio comunitario, un adeguato sostegno finanziario per stimolare gli investimenti nazionali (pubblici e privati) e garantire il completamento, nei tempi stabiliti, delle reti dell'energia e dei trasporti.

D'altra parte, la necessità di investire nelle infrastrutture, in particolare nel settore dei trasporti, è stata oggetto di numerosi studi condotti dalla Commissione in stretta collaborazione con gli Stati membri, i quali hanno permesso di accertare l'entità degli investimenti necessari alla rete transeuropea dei trasporti fino al 2020, così come ai 30 progetti prioritari connessi a questa rete e definiti nella decisione sugli orientamenti (decisione n. 884/2004/CE che modifica la decisione n. 1692/1996/CE).

In linea generale, inoltre, l'analisi ha confermato che la concessione di un aiuto finanziario della Comunità a progetti di interesse comune permette di rispondere alle grandi priorità relative alle reti transeuropee dell'energia e dei trasporti in modo più rapido ed efficace di quanto avverrebbe in assenza di tale aiuto.

Conseguentemente, le modifiche introdotte dal nuovo regolamento riguardano esclusivamente i seguenti aspetti:

- determinazione delle risorse di bilancio;
- revisione delle modalità di finanziamento sulla base:
  - a) dell'evoluzione delle priorità per lo sviluppo delle reti transeuropee e il finanziamento nel corso dell'ultimo decennio, nonché delle norme tecniche applicabili
  - b) delle risorse di bilancio disponibili e
  - c) della necessità generalmente riconosciuta di rafforzare l'effetto-leva del finanziamento delle reti transeuropee facendo appello agli investitori pubblici e privati;
- adattamento all'evoluzione del quadro giuridico/amministrativo, con particolare riferimento

alla gestione del bilancio comunitario.

Inoltre, il regolamento stabilisce le modalità per la concessione dell'aiuto finanziario della Comunità, tenendo conto:

- delle risorse di bilancio disponibili;



- delle priorità politiche relative allo sviluppo delle reti transeuropee e al suo finanziamento in termini complessivi;

- del quadro giuridico/amministrativo per la gestione del bilancio comunitario.

Da questo ultimo punto di vista, in particolare, la nuova disciplina fissa:

- le modalità per la selezione dei progetti;

- le forme di aiuto comunitario (comprese due forme nuove: la partecipazione a uno strumento di garanzia e il contributo alle attività di imprese comuni, a norma dell'articolo 171 del trattato che istituisce la Comunità europea);

- le aliquote massime dell'aiuto comunitario (aliquote più elevate per categorie specifiche di progetti ad elevata priorità, al fine di aumentare l'effetto volano per mobilitare gli investimenti provenienti da numerose fonti pubbliche e private).

Il regolamento, infine, chiarisce le disposizioni relative alla concessione degli aiuti e all'attuazione delle corrispondenti decisioni della Commissione (comprese le misure da adottare in caso di irregolarità), nonché il ruolo degli Stati membri interessati. Definisce meglio la tipologia dei potenziali beneficiari degli aiuti comunitari nel settore delle reti transeuropee, nonché altri termini chiave oggetto della proposta di regolamento.

### ***II.1. IN PARTICOLARE: LA NON CUMULABILITA' DI FINANZIAMENTI CONCORRENTI***

Quanto alla questione della non cumulabilità dei finanziamenti comunitari provenienti da fonti finanziarie concorrenti a favore di uno stesso progetto, la Commissione è riuscita a riaffermare un principio che le sta particolarmente a cuore. Del resto, anche la Corte dei conti aveva sottolineato a più riprese l'importanza del principio in occasione delle sue relazioni periodiche sull'attuazione delle reti transeuropee.

Nel contesto dei programmi operativi che beneficiano di contributi finanziari a titolo dei Fondi strutturali e/o del Fondo di coesione, pertanto, gli strumenti finanziari della Comunità diversi dai fondi summenzionati non potranno costituire un sostituto del cofinanziamento nazionale necessario.

Le spese relative a un progetto incluso in un programma operativo che beneficia di un contributo finanziario a titolo dei Fondi strutturali e/o del Fondo di coesione non possono beneficiare di altri finanziamenti comunitari. Di conseguenza, quando la spesa, per esempio per l'attrezzatura ERTMS o l'elettrificazione di una linea ferroviaria, non beneficia di un contributo finanziario a titolo dei Fondi strutturali e/o del Fondo di coesione, può beneficiare di un finanziamento a titolo del

bilancio delle RTE. La costruzione della linea ferroviaria potrebbe essere finanziata dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) o dal Fondo di coesione.

I progetti possono anche essere suddivisi in sezioni geografiche, che potrebbero essere cofinanziate dal FESR/Fondo di coesione o dal bilancio RTE.

Quando la Commissione concede finanziamenti RTE, controlla quindi se i progetti hanno ricevuto un finanziamento a titolo dei Fondi strutturali o del Fondo di coesione.

Previa consultazione con la Corte dei conti, la Commissione trasmette inoltre orientamenti agli Stati membri su come combinare i vari strumenti di finanziamento".

### ***III. CONCLUSIONI***

Nonostante il modesto livello dei finanziamenti comunitari rispetto al costo dei progetti presi in considerazione (è stato calcolato che per il completamento della rete transeuropea dei trasporti sarà necessaria una spesa di circa 600 mrd EUR entro il 2020) i contributi erogati nel quadro del bilancio delle reti transeuropee si sono sinora rivelati decisivi per l'esistenza stessa di numerosi progetti, assicurando - nel complesso - il rispetto degli obiettivi di completamento e permettendo di riunire più investitori intorno ad un progetto di comune interesse e garantire il rispetto di norme tecniche particolarmente severe in numerosi altri progetti.

Solo l'attribuzione di tutte le risorse di bilancio previste nella proposta iniziale (20,350 miliardi di euro per il settore dei trasporti e 0,34 miliardi di euro per quello dell'energia) avrebbe permesso alla Comunità di stimolare efficacemente gli investimenti necessari per conseguire il completamento delle reti transeuropee, in particolare della rete transeuropea dei trasporti.

La drastica riduzione dei fondi assegnati (scesi a 8,013 miliardi per i trasporti e a 0,155 miliardi per l'energia) scarica sugli Stati membri il peso degli investimenti necessario per conseguire, nonostante tutto, gli obiettivi di completamento della rete fissati negli "orientamenti relativi alle reti transeuropee nel settore dell'energia" adottati dal Parlamento europeo e dal Consiglio.

Allo stesso tempo, la riduzione delle risorse accresce la necessità di fare appello a investitori privati affinché partecipino più attivamente al finanziamento delle reti transeuropee, con la prospettiva di beneficiare di un migliore accesso a zone economiche e a centri di consumo, nonché alle regioni ultraperiferiche.

Spetterà conseguentemente alla **Commissione**, evidentemente in sede di esecuzione del bilancio annuale, il difficile compito di applicare i metodi di valutazione di volta in volta ritenuti più appropriati per assicurarsi che la concessione dei fondi comunitari limitati possa ingenerare il maggior valore aggiunto possibile, tenendo presente che, almeno per quanto riguarda il settore dei **trasporti**, già

si dispone di una **previsione di stanziamento su base pluriennale delle risorse disponibili**, con **andamento progressivamente crescente** per ciascuno degli esercizi compresi nel nuovo periodo di programmazione 2007/2013:

2007	831	milioni di Euro
2008	950	milioni di Euro
2009	1029	milioni di Euro
2010	1062	milioni di Euro
2011	1242	milioni di Euro
2012	1357	milioni di Euro
2013	1541	milioni di Euro

## TRASPORTI/ENERGIA

### **IL PARLAMENTO APPROVA LA POSIZIONE COMUNE SUL REGOLAMENTO CHE STABILISCE I PRINCIPI GENERALI PER LA CONCESSIONE DI CONTRIBUTI FINANZIARI NEL SETTORE DELLE RETI TRANSEUROPEE DEI TRASPORTI E DELL'ENERGIA**

**Il Parlamento approva un regolamento che rafforza ed adatta gli strumenti finanziari esistenti nel settore delle reti transeuropee di trasporto e dell'energia. Esso prevede infatti la possibilità di attribuire un'aliquota di cofinanziamento comunitario più elevata soprattutto ai progetti che si distinguono per il carattere transfrontaliero, la funzione di transito o per il superamento di barriere naturali.**

Adottando la relazione di Mario **MAURO** (PPE/DE, IT), il Parlamento approva la posizione comune del Consiglio sul regolamento che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee di trasporto e dell'energia. La posizione comune, infatti, è stata convenuta sulla base di negoziati informali tra la Presidenza di turno, il relatore e i rappresentanti della Commissione. Il regolamento, pertanto, potrà presto entrare in vigore. La dotazione finanziaria per l'attuazione del regolamento per il periodo 2007-2013 è di 8,168 miliardi di euro, di cui 8,013 miliardi per la rete trasporti e 155 milioni per l'energia.

#### **Ammissibilità dei progetti**

Unicamente i progetti di interesse comune possono beneficiare di un contributo finanziario della Comunità in base al regolamento in esame. Nel settore dei trasporti, l'ammissibilità è inoltre subordinata all'impegno, da parte del richiedente e, ove opportuno, degli Stati membri interessati, di contribuire finanziariamente al progetto candidato al contributo finanziario della Comunità, mobilitando eventualmente fondi privati. I progetti relativi ai trasporti riguardanti una sezione transfrontaliera o una parte di tale sezione possono beneficiare di un contributo finanziario della Comunità se esiste un accordo scritto fra gli Stati membri interessati o fra gli Stati membri e i paesi terzi interessati concernente il completamento della sezione transfrontaliera.

#### **Selezione dei progetti**

I progetti di interesse comune beneficiano di un contributo finanziario della Comunità in funzione del grado in cui contribuiscono agli obiettivi e alle priorità definite dagli orientamenti comunitari per le reti di trasporto e nel settore dell'energia.

Nel settore dei trasporti è rivolta particolare attenzione ai progetti prioritari, a quelli volti ad eliminare le strozzature, a quelli presentati o sostenuti congiuntamente da almeno due Stati membri, in particolare quelli che riguardano sezioni transfrontaliere, e ai progetti che contribuiscono alla continuità della rete e all'ottimizzazione della sua capacità. Ma anche a quelli che contribuiscono al miglioramento della qualità del servizio offerto e che favoriscono la sicurezza e la protezione degli utenti e assicurano l'interoperabilità tra le reti nazionali e a quelli riguardanti lo sviluppo e la realizzazione dei sistemi di

gestione del traffico nell'ambito del trasporto ferroviario, stradale, aereo, marittimo, fluviale e costiero che garantiscono l'interoperabilità fra le reti nazionali.

Nel settore dell'energia, invece, è rivolta particolare attenzione ai progetti di interesse europeo che contribuiscono allo sviluppo della rete al fine di rafforzare la coesione economica e sociale riducendo l'isolamento delle regioni svantaggiate e insulari della Comunità. Ma anche quelli che concorrono all'ottimizzazione della capacità della rete e al completamento del mercato interno dell'energia, in particolare i progetti che concernono la sezione transfrontaliera. Così come quelli che promuovono la sicurezza dell'approvvigionamento energetico, la diversificazione delle fonti dell'approvvigionamento energetico e, in particolare, i progetti concernenti le interconnessioni con i paesi terzi. La priorità sarà infine attribuita a quei progetti che contribuiscono alla connessione delle fonti di energia rinnovabili nonché alla sicurezza, all'affidabilità e all'interoperabilità delle reti interconnesse.

### **Forme e modalità del cofinanziamento comunitario**

Il contributo finanziario della Comunità relativo ai progetti d'interesse comune, può assumere una o più delle forme seguenti: sovvenzioni per studi o lavori; nel settore dei trasporti, sovvenzioni per lavori nel quadro dei meccanismi di remunerazione per la disponibilità dell'opera; abbuoni di interessi sui prestiti concessi dalla BEI o da altri organismi finanziari pubblici o privati. Oppure può consistere nella partecipazione al capitale di rischio per quanto riguarda i fondi d'investimento o gli istituti finanziari analoghi o nel contributo finanziario alle attività delle imprese comuni connesse a progetti. Nel limite complessivo di 500 milioni di euro a carico del bilancio comunitario fino al 2013, può anche prendere la forma di un contributo finanziario all'accantonamento e all'allocazione dei capitali per garanzie che la BEI dovrà emettere sulle risorse proprie a titolo dello strumento di garanzia dei prestiti.

### **Contributo finanziario**

Per gli studi l'importo del contributo finanziario della Comunità non può superare il 50% del costo ammissibile. Per i lavori riguardanti i progetti prioritari nel settore dei trasporti il tasso di cofinanziamento, come richiesto dal Parlamento, è al massimo del 20% del costo ammissibile, ma può salire fino al 30% del costo ammissibile per le sezioni transfrontaliere se gli Stati membri interessati presentano alla Commissione tutte le garanzie necessarie sulla solidità finanziaria e sul calendario per la realizzazione del progetto. Per i progetti nel settore dell'energia e per quelli non prioritari nel settore dei trasporti l'importo può essere al massimo il 10% del costo ammissibile.

A seguito di ogni invito a presentare proposte in base ai programmi di lavoro pluriennali o annuali, la Commissione dovrà fissare l'ammontare del contributo finanziario concesso ai progetti o alle parti di progetti selezionati, precisandone le condizioni e le modalità di applicazione.

### **Link utili**

Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (testo consolidato, prima dell'adesione di Bulgaria e Romania):

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/it/consleg/1996/D/01996D1692-20040520-it.pdf>

Decisione n. 1364/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, che stabilisce orientamenti per le reti transeuropee nel settore dell'energia e abroga la decisione 96/391/CE e la decisione n. 1229/2003/CE:

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/it/oj/2006/1\\_262/1\\_26220060922it00010023.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/it/oj/2006/1_262/1_26220060922it00010023.pdf)

## **Riferimenti**

Mario **MAURO** (PPE/DE, IT)

Raccomandazione per la seconda lettura relativa alla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee di trasporto e dell'energia

Procedura: Codecisione, seconda lettura

Dibattito: 22.5.2007

Votazione: 23.5.2007

*(Parlamento Europeo - 23 maggio 2007)*



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 22 marzo 2007  
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:  
2004/0154 (COD)**

**17032/2/06  
REV 2**

**ECOFIN 476  
TRANS 347  
ECO 208  
ENER 327  
CODEC 1595**

**ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI**

Oggetto: Posizione comune definita dal Consiglio il 22 marzo 2007 in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia

**REGOLAMENTO (CE) N. .../2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO  
E DEL CONSIGLIO**

**del**

**che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario  
della Comunità nel settore delle reti transeuropee  
dei trasporti e dell'energia**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 156,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>1</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> GU C 234 del 22.9.2005, pag. 69.

<sup>2</sup> Parere del Parlamento europeo del 26 ottobre 2005 (GU C 272 E del 9.11.2006, pag. 405), posizione comune del Consiglio del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).



considerando quanto segue:

- (1) Il Consiglio europeo di Barcellona del 15 e 16 marzo 2002 ha sottolineato nelle proprie conclusioni che le reti dell'energia e dei trasporti potenti e integrate costituiscono la spina dorsale del mercato interno europeo e che una migliore utilizzazione delle reti esistenti e il completamento dei collegamenti mancanti aumenteranno l'efficienza e la concorrenza, assicurando un livello adeguato di qualità e una minore congestione e, di conseguenza, una maggiore sostenibilità. Tali esigenze rientrano nell'ambito della strategia adottata dai capi di Stato e di governo al Consiglio europeo di Lisbona del 23 e 24 marzo 2000 e periodicamente ribadita in seguito.
- (2) Il Consiglio europeo di Bruxelles del 12 e 13 dicembre 2003 ha approvato un'azione europea per la crescita e ha invitato la Commissione a riorientare le spese, se necessario, verso gli investimenti in capitale fisico e, in particolare, nell'infrastruttura delle reti transeuropee, i cui progetti prioritari rappresentano elementi essenziali per rafforzare la coesione del mercato interno.
- (3) I ritardi registrati nella realizzazione di connessioni transeuropee di elevate prestazioni, soprattutto nella realizzazione delle sezioni transfrontaliere, rischiano di pregiudicare gravemente la competitività dell'Unione, degli Stati membri e delle regioni periferiche che non potranno, o non potranno più, approfittare pienamente degli effetti benefici del vasto mercato interno.

- (4) La decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti<sup>1</sup>, prevede che le spese necessarie per il completamento della rete transeuropea dei trasporti tra il 2007 e il 2020 ammontino a circa 600 miliardi di EUR. Per il periodo 2007-2013 gli investimenti necessari per i soli progetti prioritari ai sensi dell'allegato III di tale decisione corrispondono a quasi 160 miliardi di EUR.
- (5) Per conseguire tali obiettivi, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno messo in evidenza la necessità di rafforzare e adattare gli strumenti finanziari esistenti tramite un aumento del livello del cofinanziamento comunitario, prevedendo la possibilità che soprattutto i progetti che si distinguono per il carattere transfrontaliero, la funzione di transito o per il superamento di barriere naturali, beneficino di un'aliquota di cofinanziamento comunitario più elevata.
- (6) In sintonia con la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sulla promozione del trasporto sulle vie navigabili interne "NAIADES" e tenendo conto della sostenibilità del trasporto per via navigabile interna, dovrebbe essere rivolta particolare attenzione ai progetti su tali vie.
- (7) Nella risoluzione dell'8 giugno 2005 sulle sfide politiche e sugli strumenti di bilancio dell'Unione allargata per il periodo 2007-2013<sup>2</sup>, il Parlamento europeo ha sottolineato l'importanza strategica delle reti di trasporto per il completamento del mercato interno e per lo sviluppo di relazioni più strette con i paesi candidati, quelli in fase di adesione o appartenenti alla "cerchia di amici". Inoltre, il Parlamento europeo ha espresso l'intenzione di prendere in considerazione strumenti di finanziamento innovativi, come le garanzie di prestito, le concessioni europee, i prestiti europei e un fondo per l'abbuono dei tassi di interesse.

---

<sup>1</sup> GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1791/2006/ del Consiglio (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 1).

<sup>2</sup> GU C 124 E del 25.5.2006, pag. 373.

- (8) Con gli importi concessi alle reti transeuropee dell'energia e dei trasporti (in seguito denominate rispettivamente "RTE-T" e "RTE-E") conformemente al quadro finanziario pluriennale 2007-2013, non è possibile soddisfare tutte le necessità di finanziamento connesse all'attuazione delle priorità stabilite nelle decisioni n. 1692/96/CE (RTE-T) e n. 1364/2006/CE<sup>1</sup> (RTE-E). A integrazione dei finanziamenti nazionali pubblici e privati, è opportuno pertanto concentrare queste risorse su determinate categorie di progetti che apportino il massimo valore aggiunto all'insieme delle reti, con particolare riferimento alle sezioni transfrontaliere, comprese le autostrade del mare, e ai progetti tesi all'eliminazione delle strozzature, come le barriere naturali, con l'obiettivo di garantire la continuità dell'infrastruttura della RTE-T e della RTE-E. Al fine di facilitare l'attuazione coordinata di determinati progetti, possono essere designati coordinatori europei a norma dell'articolo 17 della decisione n. 1692/96/CE.
- (9) Tenendo conto del fatto che i rimanenti investimenti RTE-T in progetti prioritari sono stimati in circa 250 miliardi di EUR e che l'importo di riferimento finanziario europeo di 8 013 milioni di EUR a favore dei trasporti per il periodo 2007-2013 rappresenta solo una piccola parte della dotazione finanziaria necessaria per la realizzazione dei progetti prioritari, la Commissione dovrebbe, con l'aiuto dei coordinatori europei ove nominati, intervenire per sostenere e coordinare gli sforzi degli Stati membri intesi a finanziare e completare le RTE-T previste, in linea con il calendario previsto. La Commissione dovrebbe attuare le disposizioni riguardanti i coordinatori europei di cui alla decisione n. 1692/96/CE. Essa dovrebbe anche studiare e cercare di risolvere, di concerto con gli Stati membri, il problema finanziario a lungo termine connesso alla costruzione e al funzionamento dell'intera RTE-T, in considerazione del fatto che il periodo per la costruzione abbraccia almeno due esercizi settennali di bilancio e che la durata di funzionamento prevista delle nuove infrastrutture è di almeno un secolo.

---

<sup>1</sup> Decisione n. 1364/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, che stabilisce orientamenti per le reti transeuropee nel settore dell'energia (GU L 262 del 22.9.2006, pag. 1).

- (10) La decisione n. 1364/2006/CE individua gli obiettivi, le priorità di azione e i progetti di interesse comune per sviluppare la RTE-E, compresi i progetti prioritari, e accorda una priorità adeguata ai progetti dichiarati di interesse europeo. Gli investimenti necessari per consentire a tutti gli Stati membri di partecipare pienamente al mercato interno e completare le interconnessioni con i paesi vicini ammontano a 28 miliardi di EUR tra il 2007 ed il 2013, soltanto per i progetti prioritari.
- (11) Il Consiglio europeo del 12 e 13 dicembre 2003 ha anche invitato la Commissione a continuare a studiare se sia necessario istituire uno strumento specifico di garanzia comunitaria, nell'ambito dei progetti RTE-T, destinato a coprire determinati rischi successivi alla costruzione. Per quanto riguarda l'energia, il Consiglio europeo ha invitato la Commissione a riorientare le spese, se necessario, verso investimenti in capitale fisico al fine di stimolare la crescita.
- (12) Il 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<sup>1</sup>, rappresenta già un progresso concreto, in quanto per i progetti dichiarati prioritari autorizza un tasso di finanziamento superiore, del 20%. Tuttavia, continua a dipendere dalle norme di attuazione che meritano di essere semplificate e da uno stanziamento di bilancio con risorse limitate. Risulta quindi necessario integrare i finanziamenti pubblici e privati nazionali, aumentando l'importo e il tasso di intervento del contributo della Comunità per rafforzare l'effetto di incentivo dei fondi comunitari, consentendo così di realizzare i progetti prioritari approvati.

---

<sup>1</sup> GU L 228 del 23.9.1995, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1159/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 191 del 22.7.2005, pag. 16).

- (13) Attraverso il presente regolamento è opportuno istituire un programma che fissi le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore della rete RTE-T e RTE-E. Tale programma, che deve essere attuato conformemente al diritto comunitario, in particolare in materia ambientale, dovrebbe concorrere al rafforzamento del mercato interno e stimolare la competitività e la crescita nella Comunità.
- (14) Il contributo finanziario della Comunità a titolo del bilancio delle reti transeuropee dovrebbe oltre che concentrarsi sui progetti o sulle parti di progetti che presentano il maggior valore aggiunto europeo, incentivare i soggetti interessati ad accelerare l'attuazione dei progetti prioritari di cui alle decisioni n. 1692/96/CE e n. 1364/2006/CE. Dovrebbe altresì consentire di finanziare anche gli altri progetti d'infrastrutture europee d'interesse comune definiti nelle decisioni citate.
- (15) Il contributo finanziario della Comunità è concesso al fine di sviluppare progetti d'investimento nelle RTE-T e RTE-E, di garantire un serio impegno finanziario, di mobilitare gli investitori istituzionali e di stimolare la formazione di consorzi di finanziamento tra settore pubblico e settore privato. Nel settore dell'energia, il contributo finanziario dovrebbe contribuire principalmente a superare gli ostacoli finanziari che possono presentarsi durante la preparazione dei progetti e durante la fase di sviluppo precedente l'avvio della fase di costruzione e dovrebbe concentrarsi sulle sezioni transfrontaliere dei progetti prioritari e sulle interconnessioni con i paesi vicini.

- (16) Nella comunicazione al Parlamento europeo e al Consiglio, del 4 luglio 2005, sulla realizzazione del sistema europeo di segnalamento ferroviario ERTMS/ETCS, la Commissione ha sottolineato l'importanza di assicurare una migrazione rapida e coordinata verso questo sistema per garantire l'interoperabilità della RTE-T. A tal fine è necessario un sostegno comunitario mirato e limitato nel tempo, per gli elementi connessi all'infrastruttura e per quelli a bordo.
- (17) Per alcuni progetti gli Stati membri interessati possono essere rappresentati da organizzazioni internazionali. Per alcuni progetti specifici la Commissione può affidarne l'esecuzione a imprese comuni, a norma dell'articolo 171 del trattato. Queste situazioni particolari richiedono l'estensione del concetto di beneficiario del contributo finanziario della Comunità ai sensi del presente regolamento.
- (18) Per rispondere alle esigenze specifiche di ciascun progetto e per accrescere l'efficienza e il valore del contributo finanziario della Comunità, l'aiuto può assumere varie forme d'intervento: sovvenzioni per studi e lavori, sovvenzioni riguardanti la remunerazione della messa a disposizione di risorse, abbuoni del tasso d'interesse, garanzie del prestito, partecipazione ai fondi di capitale di rischio. In ogni caso, il contributo finanziario della Comunità dovrebbe essere concesso conformemente alle disposizioni del regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2002 del Consiglio, del 25 giugno 2002, che stabilisce il regolamento finanziario applicabile al bilancio generale delle Comunità europee<sup>1</sup>, e relative modalità di esecuzione, tranne nei casi in cui il presente regolamento deroga espressamente a tali regole. La concessione di garanzie dei prestiti e la partecipazione ai fondi di capitale a rischio dovrebbe basarsi su principi di mercato e mirare all'autofinanziamento a lungo termine.

---

<sup>1</sup> GU L 248 del 16.9.2002, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE), Euratom) n. 1995/2006 (GU L 390 del 30.12.2006, pag. 1).

- (19) Per l'erogazione del contributo finanziario della Comunità a progetti di grande portata scaglionati su più anni è opportuno consentire un impegno della Comunità su base pluriennale, distinguendo per progetto finanziato e stanziamenti d'impegno autorizzati annualmente. Solo un impegno finanziario stabile, allettante e tale da impegnare la Comunità sul lungo periodo consentirà di ridurre le incertezze inerenti alla realizzazione di questi progetti e di mobilitare gli investimenti pubblici e privati. I progetti inclusi nel programma pluriennale rappresentano le più alte priorità dello sviluppo della RTE-T di cui alla decisione n. 1692/96/CE e richiedono interventi permanenti della Comunità per una realizzazione efficiente e senza intralci.
- (20) È opportuno istituire una serie di strumenti, istituzionali o contrattuali, per incoraggiare il finanziamento pubblico-privato che abbiano dimostrato la loro efficacia, accompagnati da garanzie giuridiche compatibili con il diritto della concorrenza e col mercato interno, curando al tempo stesso la diffusione delle buone pratiche fra gli Stati membri.
- (21) È opportuno curare in modo particolare il coordinamento efficace di tutte le azioni comunitarie che hanno ripercussioni sulle reti transeuropee, in particolare dei finanziamenti provenienti dai fondi strutturali e dal Fondo di coesione, nonché degli interventi della Banca europea per gli investimenti (in seguito denominata la "BEI").
- (22) Il presente regolamento stabilisce, per tutto il periodo di attuazione, una dotazione finanziaria che costituisce per l'autorità di bilancio l'importo di riferimento principale nel corso della procedura di bilancio annuale ai sensi del punto 37 dell'accordo interistituzionale del 17 maggio 2006 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio e la sana gestione finanziaria<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> GU C 139 del 14.6.2006, pag. 1.

- (23) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>1</sup>.
- (24) Alla luce degli sviluppi di ogni singolo componente della RTE-T e della RTE-E e delle loro caratteristiche intrinseche, e nell'ottica di una gestione più efficace di ogni programma, è opportuno prevedere numerosi regolamenti distinti per i settori fino ad ora disciplinati dal regolamento (CE) n. 2236/95.
- (25) Attraverso il presente regolamento dovrebbero essere stabiliti i principi generali per l'assegnazione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle RTE-T e RTE-E in conformità al diritto e alle politiche comunitarie, in particolare in materia di concorrenza, protezione dell'ambiente, salute, sviluppo sostenibile, aggiudicazione degli appalti pubblici e realizzazione effettiva delle politiche comunitarie in materia di interoperabilità.
- (26) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire la realizzazione delle RTE-T e RTE-E, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,
- (27)

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

---

<sup>1</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2005/512/CE (GU L 200 del 27.7.2006, pag. 11).



# Capo I

## Disposizioni generali

### *Articolo 1*

#### *Oggetto*

Il presente regolamento definisce le condizioni, le modalità e le procedure di erogazione del contributo finanziario comunitario a favore di progetti d'interesse comune nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia, ai sensi dell'articolo 155, paragrafo 1 del trattato.

### *Articolo 2*

#### *Definizioni*

Ai fini del presente regolamento s'intende per:

- 1) "progetto di interesse comune": un progetto o una parte di progetto definiti di interesse comune per la Comunità, nel settore dei trasporti, nell'ambito della decisione n. 1692/96/CE o, nel settore dell'energia, nell'ambito della decisione n. 1364/2006/CE;
- 2) "progetto prioritario" nel settore dei trasporti: un progetto di interesse comune situato su un asse o qualsiasi altro progetto elencato nell'allegato III della decisione n. 1692/96/CE o, nel settore dell'energia, un progetto di interesse comune considerato prioritario per la Comunità nell'ambito della decisione n. 1364/2006/CE;

- 3) "progetto di interesse europeo" nel settore dell'energia: un progetto maturo situato su un asse prioritario di cui alla decisione n. 1364/2006/CE e che è di natura transfrontaliera o che ha un impatto significativo sulla capacità di trasmissione transfrontaliera;
- 4) "parte di un progetto": ogni attività indipendente, dal punto di vista finanziario, tecnico o temporale, che concorre alla realizzazione di un progetto;
- 5) "sezione transfrontaliera": le sezioni transfrontaliere di cui all'articolo 19ter della decisione n. 1692/96/CE e le sezioni transfrontaliere che assicurano, via un paese terzo, la continuità di un progetto prioritario fra due Stati membri;
- 6) "strozzatura" nel settore dei trasporti: gli ostacoli alla velocità e/o alla capacità, che rendano impossibile garantire la continuità del flusso di trasporto;
- 7) "beneficiario": uno o più Stati membri, organizzazioni internazionali o imprese comuni ai sensi dell'articolo 171 del trattato, o imprese o organismi pubblici o privati aventi la responsabilità totale di un progetto che si propongono di investire risorse proprie o fondi forniti da terzi al fine di realizzare un progetto;
- 8) "studi": le attività necessarie alla preparazione dell'attuazione di un progetto, compresi gli studi preparatori, di fattibilità, di valutazione e di convalida e ogni altra misura di sostegno tecnico, comprese le azioni preliminari ai lavori, necessari per la definizione e lo sviluppo completi di un progetto e per la decisione in merito al suo finanziamento, quali le azioni di ricognizione sui siti interessati e la preparazione dell'organizzazione finanziaria;

- 9) "lavori": l'acquisto, la fornitura e la diffusione di componenti, sistemi e servizi e la realizzazione dei lavori di costruzione ed installazione relativi ad un progetto, il collaudo degli impianti e la messa in servizio di un progetto;
- 10) "costo del progetto": il costo totale sostenuto da un beneficiario degli studi o dei lavori direttamente legati e necessari alla realizzazione di un progetto;
- 11) "costo ammissibile": la parte del costo del progetto presa in considerazione dalla Commissione per il calcolo del contributo finanziario della Comunità;
- 12) "strumento di garanzia sui prestiti": una garanzia emessa dalla BEI a favore di una linea di liquidità di riserva per i progetti di interesse comune nel settore dei trasporti. Copre i rischi inerenti al servizio del debito a motivo di deficit della domanda e la conseguente imprevista perdita di risorse durante il periodo operativo iniziale del progetto. Lo strumento di garanzia sui prestiti è utilizzato solo per i progetti la cui solidità finanziaria è basata, integralmente o parzialmente, su ricavi, pedaggi o altre entrate versati dagli utenti o beneficiari o per loro conto;
- 13) "meccanismi di remunerazione per la disponibilità dell'opera": sistemi di finanziamento per progetti infrastrutturali, realizzati e gestiti da un investitore privato che riceve pagamenti periodici dopo la fase di costruzione per il servizio infrastrutturale fornito. Il livello di pagamento dipende dal grado di raggiungimento dei livelli di prestazione stabiliti contrattualmente. I pagamenti per la messa a disposizione sono effettuati durante tutto il periodo di durata di un appalto tra l'ente aggiudicatore dell'appalto e il promotore del progetto e servono a coprire i costi di costruzione, di finanziamento, di manutenzione e di funzionamento.

## Capo II

### **Progetti ammissibili, forme e modalità del contributo finanziario e cumulo dei finanziamenti**

#### *Articolo 3*

##### *Ammissibilità dei progetti e delle richieste di contributo finanziario della Comunità*

1. Possono beneficiare di un contributo finanziario della Comunità ai sensi del presente regolamento unicamente i progetti di interesse comune.

L'ammissibilità delle richieste di contributo finanziario della Comunità relative a questi progetti è subordinata al rispetto del diritto comunitario.

2. Unicamente nel settore dei trasporti, l'ammissibilità è inoltre subordinata all'impegno, da parte del richiedente il contributo finanziario della Comunità e, ove opportuno, degli Stati membri interessati, di contribuire finanziariamente al progetto candidato al contributo finanziario della Comunità, mobilitando eventualmente fondi privati.

3. I progetti relativi ai trasporti riguardanti una sezione transfrontaliera o una parte di tale sezione possono beneficiare di un contributo finanziario della Comunità se esiste un accordo scritto fra gli Stati membri interessati o fra gli Stati membri e i paesi terzi interessati concernente il completamento della sezione transfrontaliera. Eccezionalmente, quando un progetto è necessario per il collegamento alla rete di uno Stato membro o di un paese terzo limitrofi ma non attraversa realmente la frontiera, l'accordo scritto di cui sopra non è richiesto.

#### *Articolo 4*

##### *Presentazione delle richieste di contributo finanziario della Comunità*

Le domande di contributo finanziario della Comunità sono presentate alla Commissione da uno o più Stati membri o, previo accordo degli Stati membri interessati, dalle organizzazioni internazionali, dalle imprese comuni o da imprese oppure organismi pubblici o privati.

Le modalità per la presentazione delle richieste di contributo finanziario sono stabilite a norma dell'articolo 9, paragrafo 1.

#### *Articolo 5*

##### *Selezione dei progetti*

1. I progetti di interesse comune beneficiano di un contributo finanziario della Comunità in funzione del grado in cui contribuiscono agli obiettivi e alle priorità definite dalle decisioni n. 1692/96/CE e n. 1364/2006/CE.

2. Nel settore dei trasporti è rivolta particolare attenzione ai seguenti progetti:
- a) progetti prioritari;
  - b) progetti volti ad eliminare le strozzature, in particolare nel quadro di progetti prioritari;
  - c) progetti presentati o sostenuti congiuntamente da almeno due Stati membri, in particolare quelli che riguardano sezioni transfrontaliere;
  - d) progetti che contribuiscono alla continuità della rete e all'ottimizzazione della sua capacità;
  - e) progetti che contribuiscono al miglioramento della qualità del servizio offerto sulla RTE-T e che favoriscono, tra l'altro attraverso interventi infrastrutturali, la sicurezza e la protezione degli utenti e assicurano l'interoperabilità tra le reti nazionali;
  - f) progetti riguardanti lo sviluppo e la realizzazione dei sistemi di gestione del traffico nell'ambito del trasporto ferroviario, stradale, aereo, marittimo, fluviale e costiero che garantiscono l'interoperabilità fra le reti nazionali;
  - g) progetti che contribuiscono al completamento del mercato interno; e
  - h) progetti che contribuiscono al riequilibrio delle modalità di trasporto, privilegiando quelle più rispettose dell'ambiente, quali i trasporti per vie di navigazione interne.

3. Nel settore dell'energia è rivolta particolare attenzione ai progetti di interesse europeo che contribuiscono:
- a) allo sviluppo della rete al fine di rafforzare la coesione economica e sociale riducendo l'isolamento delle regioni svantaggiate e insulari della Comunità;
  - b) all'ottimizzazione della capacità della rete e al completamento del mercato interno dell'energia, in particolare i progetti che concernono la sezione transfrontaliera;
  - c) alla sicurezza dell'approvvigionamento energetico, alla diversificazione delle fonti dell'approvvigionamento energetico e, in particolare, i progetti concernenti le interconnessioni con i paesi terzi;
  - d) alla connessione delle fonti di energia rinnovabili; e
  - e) alla sicurezza, all'affidabilità e all'interoperabilità delle reti interconnesse.
4. Una decisione relativa alla concessione di un contributo finanziario della Comunità tiene conto tra l'altro dei seguenti elementi:
- a) maturità del progetto;
  - b) effetto stimolante dell'intervento comunitario sui finanziamenti pubblici e privati;
  - c) solidità della copertura finanziaria;
  - d) ripercussioni socioeconomiche;

- e) impatto ambientale;
- f) necessità di superare ostacoli finanziari;
- g) complessità del progetto, ad esempio a motivo della necessità di attraversare una barriera naturale.

#### *Articolo 6*

##### *Forme e modalità del contributo finanziario della Comunità*

1. Il contributo finanziario della Comunità relativo ai progetti d'interesse comune, può assumere una o più delle forme seguenti:
  - a) sovvenzioni per studi o lavori;
  - b) nel settore dei trasporti, sovvenzioni per lavori nel quadro dei meccanismi di remunerazione per la disponibilità dell'opera;
  - c) abbuoni di interessi sui prestiti concessi dalla BEI o da altri organismi finanziari pubblici o privati;



- d) contributo finanziario all'accantonamento e all'allocazione dei capitali per garanzie che la BEI dovrà emettere sulle risorse proprie a titolo dello strumento di garanzia dei prestiti. Tali garanzie non possono avere durata superiore a cinque anni dalla data di messa in funzione del progetto. Eccezionalmente, in casi debitamente giustificati, una garanzia può essere concessa per un periodo sino a sette anni. Il contributo allo strumento di garanzia dei prestiti a carico del bilancio generale dell'Unione europea non può eccedere 500 milioni di EUR. La BEI contribuisce con un importo di pari entità. L'esposizione della Comunità in relazione allo strumento di garanzia dei prestiti, incluse le commissioni per la gestione e le altre spese ammissibili, è limitata all'importo del contributo comunitario allo strumento di garanzia dei prestiti e non vi è alcun impegno ulteriore per il bilancio generale dell'Unione europea. Il rischio residuo relativo a tutte le operazioni è sostenuto dalla BEI. Le principali modalità, condizioni e procedure relative allo strumento di garanzia dei prestiti sono esposte nell'allegato;
- e) partecipazione al capitale di rischio per quanto riguarda i fondi d'investimento o gli istituti finanziari analoghi, la cui priorità è fornire capitali di rischio per i progetti di reti transeuropee e che comportano considerevoli investimenti del settore privato; tale partecipazione al capitale di rischio non supera l'1% delle risorse di bilancio di cui all'articolo 18;
- f) contributo finanziario alle attività delle imprese comuni connesse a progetti.

2. L'importo del contributo finanziario della Comunità concesso nelle forme di cui al paragrafo 1, lettere a), b), c) e f) tiene conto dei criteri di cui all'articolo 5 e non supera le seguenti percentuali:
- a) studi: il 50% del costo ammissibile, a prescindere dal tipo di progetto di interesse comune di cui si tratta;
  - b) lavori:
    - i) progetti prioritari nel settore dei trasporti:
      - al massimo il 20% del costo ammissibile;
      - al massimo il 30% del costo ammissibile per le sezioni transfrontaliere a condizione che gli Stati membri interessati abbiano presentato alla Commissione tutte le garanzie necessarie sulla solidità finanziaria e sul calendario per la realizzazione del progetto;
    - ii) progetti nel settore dell'energia: al massimo il 10% del costo ammissibile;
    - iii) progetti nel settore dei trasporti diversi dai progetti prioritari: al massimo il 10% del costo ammissibile;

- c) sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS):
  - i) elementi installati a terra: al massimo il 50% del costo ammissibile degli studi e dei lavori;
  - ii) elementi a bordo:
    - al massimo il 50% del costo ammissibile di sviluppo e realizzazione dei prototipi per l'installazione dell'ERTMS su materiale rotabile esistente, a condizione che il prototipo sia certificato in almeno due Stati membri;
    - al massimo il 50% del costo ammissibile delle attrezzature di serie per l'installazione dell'ERTMS su materiale rotabile; la Commissione fissa tuttavia, nel quadro del programma pluriennale, un importo massimo di intervento per unità di trazione;
- d) sistemi di gestione del traffico stradale, aereo, fluviale, marittimo e costiero: al massimo il 20% del costo ammissibile dei lavori.

3. Secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2, la Commissione determina le misure di applicazione per gli strumenti di cui al paragrafo 1, lettere c) e e) del presente articolo.

#### *Articolo 7*

#### *Altri contributi e strumenti finanziari*

1. Gli interventi della BEI sono compatibili con la concessione di un contributo finanziario ai sensi del presente regolamento.
2. La Commissione coordina ed assicura la coerenza dei progetti cofinanziati nell'ambito del presente regolamento con le azioni correlate che beneficiano di altri contributi e strumenti finanziari della Comunità nonché degli interventi della BEI.

### **Capo III**

### **Programmazione, attuazione e controllo**

#### *Articolo 8*

#### *Programmi di lavoro pluriennali e annuali*

1. Secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2, la Commissione applica i criteri di cui all'articolo 5 e gli obiettivi e le priorità definiti nel quadro delle decisioni n. 1692/96/CE e n. 1364/2006/CE al momento della fissazione dei programmi di lavoro pluriennali e annuali.
2. Un programma di lavoro pluriennale nel settore dei trasporti riguarda i progetti prioritari e i sistemi di gestione del traffico stradale, aereo, ferroviario, fluviale, costiero e marittimo. L'importo della dotazione finanziaria è compreso tra l'80% e l'85% delle risorse di bilancio di cui all'articolo 18 riservate ai trasporti.

3. Il programma di lavoro annuale nel settore dei trasporti applica i criteri per la concessione del contributo finanziario ai progetti di interesse comune non inclusi nel programma pluriennale.
4. Il programma di lavoro annuale nel settore dell'energia applica i criteri per la concessione del contributo finanziario ai progetti di interesse comune.
5. Il programma di lavoro pluriennale è riesaminato almeno a metà periodo e, se necessario, riveduto secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

#### *Articolo 9*

##### *Concessione del contributo finanziario della Comunità*

1. A seguito di ogni invito a presentare proposte in base ai programmi di lavoro pluriennali o annuali di cui all'articolo 8, paragrafo 1, la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2, fissa l'ammontare del contributo finanziario concesso ai progetti o alle parti di progetti selezionati. La Commissione ne precisa le condizioni e le modalità di applicazione.
2. La Commissione notifica ai beneficiari e agli Stati membri interessati la concessione di un contributo finanziario.

## *Articolo 10*

### *Disposizioni finanziarie*

1. Gli impegni di bilancio possono essere frazionati in rate annuali. Ogni anno la Commissione impegna le diverse rate annuali tenendo conto dello stato di avanzamento dei progetti o delle fasi dei progetti che beneficiano di un contributo finanziario, delle esigenze previste e delle disponibilità di bilancio.

Il calendario indicativo dell'impegno delle diverse rate annuali è comunicato ai beneficiari e agli Stati membri interessati.

2. Il contributo comunitario può coprire unicamente le spese connesse ai progetti sostenute dai beneficiari o da terzi responsabili dell'esecuzione di un progetto.

Le spese sono ammissibili a decorrere dalla data di presentazione di una domanda di contributo finanziario. Le spese risultanti da progetti compresi nel programma pluriennale possono essere ammissibili a decorrere dal 1° gennaio dell'anno in corso, a partire dal 1° gennaio 2007.

L'IVA non è una spesa ammissibile, eccezion fatta per l'IVA non rimborsabile.

3. I pagamenti sono effettuati sotto forma di prefinanziamento, versamenti intermedi e pagamento a saldo.

Le modalità di pagamento sono definite tenendo conto in particolare dell'attuazione pluriennale dei progetti infrastrutturali.

Il prefinanziamento oppure, ove prevista, la prima rata sono versati al momento della concessione del contributo finanziario.

Qualsiasi versamento intermedio viene erogato in base alle richieste di pagamento, fatta salva l'osservanza delle disposizioni dell'articolo 13.

Il pagamento a saldo è effettuato dopo l'approvazione della relazione finale riguardante il progetto presentata dal beneficiario e certificata dagli Stati membri interessati, nella quale figurano tutte le spese effettivamente sostenute.

4. Nel caso di meccanismi di remunerazione per la disponibilità dell'opera, il primo pagamento prefinanziamento è erogato entro un periodo massimo di tre anni dalla concessione del contributo finanziario comunitario previa certificazione da parte degli Stati membri dell'inizio del progetto e previa presentazione del rispettivo contratto di partenariato pubblico-privato. Altri pagamenti di prefinanziamento possono essere erogati previa certificazione degli Stati membri dei progressi compiuti nella realizzazione del progetto.

Il pagamento del saldo viene effettuato dopo l'inizio della fase operativa del progetto, previa verifica che l'infrastruttura è stata consegnata e certificazione da parte dello Stato membro o degli Stati membri che le spese di cui si chiede il rimborso siano state effettivamente sostenute, nonché dopo aver ottenuto la prova che l'importo complessivo dei pagamenti basati sulla disponibilità copre l'importo del contributo finanziario comunitario.

Qualora non sia effettuato alcun pagamento basato sulla disponibilità a seguito della mancata consegna dell'infrastruttura da parte di quest'ultimo, la Commissione recupera i pagamenti di prefinanziamento erogati.

## *Articolo 11*

### *Responsabilità degli Stati membri*

1. Nella loro sfera di responsabilità gli Stati membri si adoperano per realizzare i progetti d'interesse comune che beneficiano del contributo finanziario della Comunità concesso ai sensi del presente regolamento.
2. Gli Stati membri eseguono un controllo tecnico e finanziario dei progetti in stretta collaborazione con la Commissione e certificano che le spese siano state effettivamente sostenute e siano conformi ai progetti o a parti di progetti. Gli Stati membri possono chiedere la partecipazione della Commissione durante i controlli in loco.
3. Gli Stati membri informano la Commissione delle misure adottate a norma del paragrafo 2 e, in particolare, forniscono una descrizione dei sistemi di controllo, gestione e monitoraggio predisposti per assicurare che i progetti siano condotti a buon fine.

## *Articolo 12*

### *Compatibilità con il diritto comunitario e le politiche comunitarie*

I progetti finanziati a norma del presente regolamento sono realizzati in conformità al diritto comunitario e tengono conto delle politiche comunitarie pertinenti, in particolare in materia di concorrenza, protezione dell'ambiente, salute, sviluppo sostenibile, aggiudicazione degli appalti pubblici e interoperabilità.



### *Articolo 13*

#### *Annullamento, riduzione, sospensione e soppressione del contributo*

1. Previo esame adeguato e dopo aver fornito ai beneficiari e agli Stati membri interessati la possibilità di presentare le loro osservazioni entro una determinata scadenza, la Commissione:
  - a) sopprime, tranne nei casi debitamente giustificati, il contributo finanziario concesso per progetti o parti di progetti la cui realizzazione non è iniziata entro i due anni successivi alla data di inizio del progetto stabilita nelle condizioni di assegnazione del contributo;
  - b) può sospendere, ridurre o sopprimere il contributo finanziario:
    - i) in caso di irregolarità commesse nell'attuazione del progetto o di una parte di progetto, in relazione alle disposizioni del diritto comunitario; e
    - ii) in caso di inosservanza di una delle condizioni che disciplinano l'assegnazione del contributo finanziario, in particolare se una modifica importante che influisce sulla natura di un progetto o sulle modalità di attuazione è stata apportata senza l'approvazione della Commissione;

c) può, tenendo conto di tutti i fattori pertinenti, chiedere il rimborso del contributo finanziario concesso se, entro quattro anni dalla data di conclusione stabilita nelle condizioni di assegnazione del contributo, la realizzazione della parte di progetto che ne beneficia non è stata terminata.

2. La Commissione può recuperare la totalità o parte delle somme già versate:

a) ove necessario, in particolare a seguito di annullamento, soppressione o riduzione del contributo finanziario o di richiesta di rimborso del contributo finanziario; o

b) in caso di cumulo di contributi finanziari comunitari per una parte di un progetto.

#### *Articolo 14*

##### *Tutela degli interessi finanziari della Comunità*

1. L'Ufficio europeo antifrode (OLAF) può procedere a controlli e verifiche in loco ai sensi del regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio, dell'11 novembre 1996, relativo ai controlli e alle verifiche effettuate sul posto dalla Commissione ai fini della tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee contro le frodi e altre irregolarità<sup>1</sup>.

2. Le condizioni che disciplinano l'assegnazione del contributo finanziario della Comunità possono prevedere in particolare una supervisione e controlli finanziari effettuati dalla Commissione, o da un rappresentante da questa autorizzato, nonché verifiche, eventualmente in loco, da parte della Corte dei conti.

3. Lo Stato membro interessato e la Commissione si trasmettono immediatamente tutte le informazioni appropriate relative ai risultati dei controlli effettuati.

---

<sup>1</sup> G U L 292 del 15.11.1996, pag. 2.

## **Capo IV**

### **Disposizioni finali**

#### *Articolo 15*

##### *Procedure di comitato*

1. La Commissione è assistita da un comitato.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.
3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.
4. La BEI designa un proprio rappresentante presso il comitato che non partecipa al voto.

#### *Articolo 16*

##### *Valutazione*

1. La Commissione e gli Stati membri, assistiti dai beneficiari, possono procedere a una valutazione delle modalità di realizzazione dei progetti nonché dell'impatto della loro attuazione, al fine di stabilire se gli obiettivi previsti, compresi quelli in materia di tutela dell'ambiente, siano stati raggiunti.
2. La Commissione può chiedere ad uno Stato membro beneficiario di presentare una valutazione specifica dei progetti finanziati tramite il presente regolamento oppure, eventualmente, di fornirle le informazioni e l'assistenza necessarie per procedere alla valutazione di tali progetti.

## *Articolo 17*

### *Informazione e pubblicità*

1. Ogni due anni la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulle attività realizzate a norma del presente regolamento. La relazione deve contenere una valutazione dei risultati conseguiti grazie all'aiuto finanziario comunitario nei vari ambiti d'applicazione con riferimento agli obiettivi iniziali, nonché un capitolo sui contenuti e sull'attuazione del programma pluriennale in corso. La relazione deve presentare inoltre informazioni relative alle fonti di finanziamento di ogni progetto.
2. Gli Stati membri interessati ed eventualmente i beneficiari curano che sia data adeguata pubblicità ai contributi concessi a norma del presente regolamento per far conoscere all'opinione pubblica il ruolo svolto dalla Comunità nella realizzazione dei progetti.

## *Articolo 18*

### *Risorse di bilancio*

1. La dotazione finanziaria per l'attuazione del presente regolamento per il periodo 2007-2013 è di 8 168 000 000 EUR, di cui 8 013 000 000 EUR per la RTE-T e 155 000 000 EUR per la RTE-E.

- 2 Gli stanziamenti annuali sono autorizzati dall'autorità di bilancio nei limiti del quadro finanziario pluriennale.

*Articolo 19*

*Clausola di revisione*

Entro la fine del 2010 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione generale sull'esperienza acquisita attraverso l'applicazione dei meccanismi previsti dal presente regolamento per la concessione di contributi finanziari della Comunità.

Secondo la procedura di cui all'articolo 156, primo comma del trattato, il Parlamento europeo e il Consiglio decidono se, e in quali condizioni, i meccanismi previsti dal presente regolamento debbano essere mantenuti in vigore o modificati dopo la fine del periodo di cui all'articolo 18 del presente regolamento.

*Articolo 20*

*Entrata in vigore*

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2007.

Le azioni in corso nel settore dei trasporti e dell'energia alla data di applicazione del presente regolamento continuano ad essere disciplinate dal regolamento (CE) n. 2236/95, nella versione in vigore al 31 dicembre 2006.

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

Fatto a Bruxelles, addì

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

---

## **ALLEGATO**

Principali termini, condizioni e procedure dello strumento di garanzia del prestito di cui  
all'articolo 6, paragrafo 1, lettera d)

La BEI è un partner nella ripartizione del rischio e gestisce il contributo della Comunità allo strumento di garanzia del prestito a nome della Comunità. Maggiori dettagli sulle condizioni e modalità di applicazione dello strumento di garanzia del prestito, anche in materia di monitoraggio e controllo, saranno stabilite in un accordo di cooperazione tra la Commissione e la BEI, tenuto conto delle disposizioni stabilite nel presente allegato.

**STRUMENTO DI GARANZIA DEL PRESTITO PER PROGETTI DI TRASPORTI RTE**

<b>Contributo della Comunità</b>	<p>1. Fatta salva la procedura di adeguamento a partire dal 2010 di cui al paragrafo 2 in appresso, il contributo da parte del bilancio generale dell'UE allo strumento di garanzia del prestito viene erogato dalla BEI conformemente al seguente calendario:</p> <p>2007 10 milioni di EUR 2008 35 milioni di EUR 2009 60 milioni di EUR 2010 80 milioni di EUR 2011 105 milioni di EUR 2012 110 milioni di EUR 2013 100 milioni di EUR</p> <p>2. Negli anni tra il 2007 ed il 2009 la Commissione versa alla BEI gli importi annuali secondo il calendario sopraindicato. A partire dal 2010 la BEI chiede il trasferimento degli importi fino all'importo cumulativo indicato nel calendario verso il conto fiduciario. La domanda è presentata entro il 31 dicembre dell'anno precedente e accompagnata da una previsione delle necessità relative al contributo della Comunità. Tale previsione funge da base per un adeguamento, su richiesta, dei pagamenti annuali sopraindicati, stabilito secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2 .</p>
----------------------------------	---



<p><b>Conto fiduciario</b></p>	<p>1. La BEI istituisce un conto fiduciario che contiene il contributo della Comunità e le entrate derivanti dal contributo della Comunità.</p> <p>2. Gli interessi maturati sul conto fiduciario ed altre entrate derivanti dal contributo della Comunità, quali i premi di garanzia, gli interessi ed i margini di rischio sugli importi erogati dalla BEI, sono aggiunti alle risorse dello strumento, a meno che la Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2, decida che essi devono essere reintegrati nella linea di bilancio RTE-T.</p> <p>3. Gli importi prelevati per l'attribuzione del capitale sono rimborsati nel conto fiduciario dopo il rimborso totale degli importi erogati dalla BEI a titolo dello strumento di garanzia del prestito.</p>
<p><b>Utilizzo del contributo della Comunità</b></p>	<p>La BEI utilizza il contributo della Comunità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– per far fronte, per ciascun progetto ammissibile, alle previsioni in materia di riserve per perdite e di attribuzione del capitale, conformemente con le norme pertinenti della BEI e la valutazione del rischio effettuata dalla BEI nell'ambito della politica applicabile in materia di meccanismo di finanziamento strutturato;</li> <li>– per coprire eventuali costi ammissibili non correlati a progetti, ma associati alla creazione e all'amministrazione dello strumento di garanzia del prestito. Tali costi sono definiti nell'accordo di gestione tra la Commissione e la BEI.</li> </ul>

<b>Ripartizione del rischio</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Il contributo della Comunità è utilizzato dalla BEI per far fronte, per ciascun progetto ammissibile, alle previsioni in materia di riserve per perdite e di attribuzione del capitale.</li> <li>2. Le previsioni relative alle riserve per perdite coprono la perdita prevista di un progetto. La quota del contributo della Comunità che copre le previsioni statistiche relative alle riserve per perdite per ciascuna operazione ammissibile è versata dal conto fiduciario alla BEI, coprendo in tal modo una percentuale del rischio. Tale percentuale è variabile e dipende dalla classificazione di rischio dell'operazione e dalla sua maturità.</li> <li>3. L'attribuzione del capitale copre la perdita inaspettata di un progetto. La quota del contributo della Comunità corrispondente all'attribuzione del capitale è stanziata nell'ambito del conto fiduciario per ciascuna operazione di base. Tale importo può essere richiesto dalla BEI qualora venga invocata la garanzia della BEI a titolo dello strumento di garanzia del prestito, coprendo in tal modo una quota supplementare del rischio stesso.</li> <li>4. Il modello di ripartizione del rischio che emerge dal meccanismo sopradescritto si riflette in una ripartizione appropriata tra il conto fiduciario e la BEI del margine di rischio imposto dalla BEI alla sua controparte nel quadro dell'operazione di base relativa allo strumento di garanzia del prestito.</li></ol>
---------------------------------	--

<p><b>La garanzia BEI</b></p>	<p>1. Lo strumento di garanzia del prestito consiste in una garanzia della BEI per una linea di liquidità di riserva da fornire ad un progetto ammissibile secondo modalità coerenti allo strumento di garanzia del prestito.</p> <p>2. Se i fornitori della linea di liquidità di riserva hanno diritto a richiedere la garanzia della BEI conformemente allo strumento di garanzia del prestito, la BEI eroga tutti gli importi dovuti ai fornitori della linea di liquidità di riserva e diventa creditrice nei confronti del progetto.</p> <p>3. Una volta che la BEI è diventata creditrice nei confronti di un progetto i suoi diritti a titolo dello strumento di garanzia del prestito si collocano a livello inferiore rispetto al pagamento del credito più privilegiato e a livello superiore rispetto alle partecipazioni azionarie e ai finanziamenti connessi.</p> <p>4. La linea di liquidità di riserva non dovrebbe superare il 20% dell'importo totale del debito primario impegnato alla chiusura dell'esercizio finanziario.</p>
<p><b>Tariffazione</b></p>	<p>La tariffazione delle garanzie a titolo dello strumento di garanzia del prestito, fondata sul margine di rischio e sulla copertura di tutti i costi amministrativi dello strumento di garanzia connessi al progetto, è stabilita conformemente alle norme e ai criteri pertinenti abitualmente applicati dalla BEI.</p>
<p><b>Procedura di domanda</b></p>	<p>Le domande di copertura del rischio a titolo dello strumento di garanzia del prestito sono presentate alla BEI conformemente alla sua procedura standard in materia.</p>

<b>Procedura di approvazione</b>	La BEI esercita la dovuta diligenza sotto il profilo del rischio, finanziario, tecnico e giuridico e decide riguardo al rilascio di una garanzia a titolo dello strumento di garanzia del prestito conformemente alle norme e ai criteri abituali, compresi, tra l'altro, la qualità delle singole proposte, il merito di credito dei debitori nei confronti della BEI, condizioni e modalità accettabili e la domanda del mercato.
<b>Durata dello strumento di garanzia del prestito</b>	<p>1. Il contributo della Comunità allo strumento di garanzia del prestito è impegnato entro il 31 dicembre 2013. L'effettiva approvazione delle garanzie deve essere completata entro il 31 dicembre 2014.</p> <p>2. In caso di cessazione dello strumento di garanzia del prestito durante il quadro finanziario vigente eventuali saldi sul conto fiduciario, diversi dai fondi impegnati e da quelli necessari per coprire altri costi e spese ammissibili, sono reintegrati nella linea di bilancio RTE-T. Se lo strumento di garanzia del prestito non viene prorogato per il quadro finanziario futuro, eventuali fondi rimanenti sono reintegrati come entrate del bilancio generale dell'UE."</p> <p>3. I fondi assegnati allo strumento di garanzia del prestito possono essere richiesti fino alla scadenza dell'ultima garanzia o fino al rimborso dell'ultimo debito subordinato, ove tale data fosse anteriore.</p>
<b>Relazioni</b>	Le modalità di presentazione delle relazioni annuali sull'attuazione dello strumento di garanzia del prestito sono convenute tra la Commissione e la BEI.

---

**La Sede di Bruxelles della Regione Abruzzo è a disposizione per  
valutare richieste di approfondimento su tematiche specifiche  
da trattare nello speciale**

REGIONE ABRUZZO SERVIZIO DI COLLEGAMENTO CON L'U.E.

Avenue Louise 210, 1050 Bruxelles tel 0032.2.6262850 fax 0032.2.6262859

e-mail: [rp.bruxelles@regione.abruzzo.it](mailto:rp.bruxelles@regione.abruzzo.it)