



**RELAZIONE SULLA CONSULTAZIONE
DELLA RETE DI CONTROLLO DELLA SUSSIDIARIETÀ
MECCANISMO PER COLLEGARE L'EUROPA**

Relatore: **Ivan Žagar (SL/PPE)**



<http://subsidiarity.cor.europa.eu>

Clausola di esclusione della responsabilità:

La presente relazione non intende riprodurre tutti i contributi alla consultazione lanciata dalla Rete di controllo della sussidiarietà, ma solamente riassumerne i punti principali. Le informazioni in essa contenute vengono fornite a titolo puramente indicativo. La relazione non impegna l'amministrazione del CdR e non vincola in alcun modo il contenuto definitivo del parere del CdR su questo tema.

Meccanismo per collegare l'Europa
Relazione finale
13 febbraio 2012

Relazione elaborata per conto del:
Comitato delle regioni
DTC Unità 1

Meccanismo per collegare l'Europa
Relazione finale
13 febbraio 2012

Relazione elaborata per conto del:
Comitato delle regioni
DTC Unità 1

Cliente

COMITATO DELLE REGIONI

DTC Unità 1

101 rue Belliard,

B-1040 Bruxelles

Contratto

CDR/ETU/198/2008

Autrice

Christine Hamza

Metis GmbH

A-1220 Vienna, Donau-City-Straße 6

Tel. +43 1 997 15 70, Fax +43 1 997 15 90 66

e-mail: office@metis-vienna.eu, www.metis-vienna.eu

Vienna, 13 febbraio 2012

Indice

Indice	4
Elenco delle abbreviazioni	6
1 Introduzione.....	1
2 Breve descrizione degli argomenti principali del CEF	4
3 Commenti dettagliati	7
3.1 Valore aggiunto del CEF relativamente alle TEN-T.....	7
3.2 Coinvolgimento degli enti locali e regionali	9
3.3 Compatibilità tra CEF, fondi strutturali e Fondo di coesione	10
3.4 Impatto del CEF sul bilancio pubblico.....	10
3.5 Effetti sugli appalti pubblici e sugli aiuti di Stato.....	13
3.6 Sfide e opportunità nelle regioni limitrofe	13
4 Conclusioni.....	15
5 Riferimenti.....	17
6 Rispondenti.....	17

Elenco delle abbreviazioni

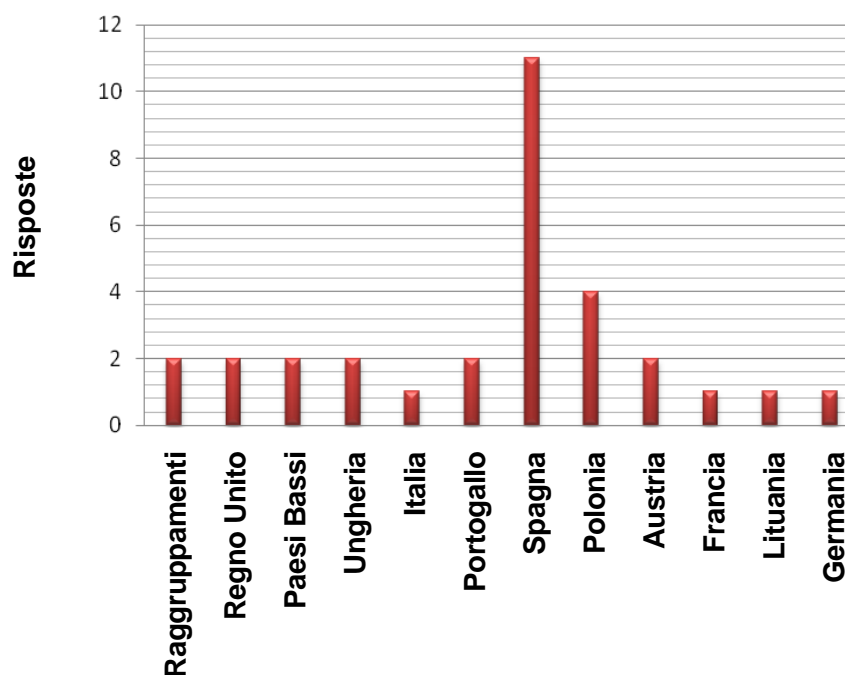
FC	Fondo di coesione
CdR	Comitato delle regioni
CEF	Meccanismo per collegare l'Europa
CE	Commissione europea
GECT	Gruppo europeo di cooperazione territoriale
FESR	Fondo europeo di sviluppo regionale
UE	Unione europea
UE-12	Bulgaria, Cipro, Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lituania, Lettonia, Malta, Polonia, Romania, Slovacchia, Slovenia
UE-15	Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Irlanda, Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna, Svezia, Regno Unito
SM	Stati membri
TEN	Rete transeuropea
PPP	Partenariato pubblico-privati
RCS	Rete di controllo della sussidiarietà
TEN	Reti transeuropee
TEN-T	Reti transeuropee di trasporto

1 Introduzione

La relazione contiene una sintesi delle principali conclusioni del processo di consultazione sulla proposta relativa al Meccanismo per collegare l'Europa (CEF)¹ della Commissione europea. Il processo di consultazione è stato avviato su richiesta del relatore del CdR il dott. Ivan Zagar (SI/PPE) in data 29 novembre 2011. Sulla base di tale richiesta, la consultazione è stata aperta ai partner della rete di controllo della sussidiarietà (RCS), alla piattaforma GECT del CdR, alla piattaforma di monitoraggio Europa 2020 del CdR, ad altri membri del CdR desiderosi di partecipare, agli uffici regionali con sede a Bruxelles e alle rappresentanze permanenti degli Stati membri.

La consultazione è stata chiusa in data 27 gennaio 2012. Sono stati presentati 31 contributi di 11 Stati membri e di 2 raggruppamenti internazionali. Il numero di gran lunga maggiore di contributi è venuto dalla Spagna (cfr. grafico 1)

Grafico 1: Rispondenti degli Stati membri

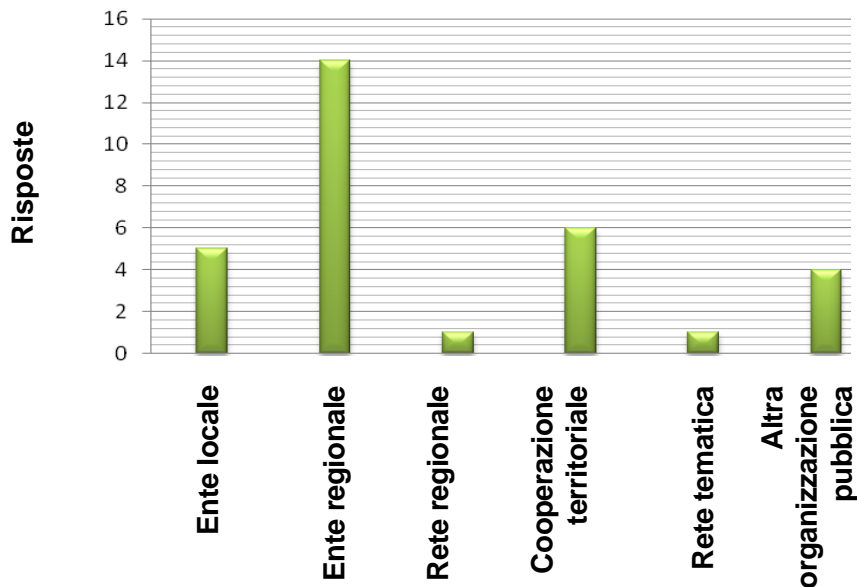


Fonte: Metis 2011

I rispondenti erano rappresentati principalmente da autorità regionali e locali, seguite dai gruppi di cooperazione territoriale (cfr. grafico 2).

¹ Commissione europea (2011), Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, COM(2011) 0665 final - 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262 final} {SEC(2011) 1263 final}, Bruxelles, 19.10.2011.

Grafico 2: Tipi di rispondenti



Fonte: Metis 2011

L'obiettivo della consultazione consisteva nel far conoscere quale fosse la percezione del progetto di regolamento CEF da parte dei rispondenti in termini di

- valore aggiunto generale del CEF
- coinvolgimento della *governance* locale e regionale
- compatibilità del CEF con il FESR
- impatto dell'attuazione del CEF sul bilancio pubblico
- effetti sugli appalti pubblici
- effetti sulle regioni transfrontaliere

La risposta generale sul CEF è stata positiva. Si registra un comune consenso sul valore aggiunto apportato da uno sviluppo delle infrastrutture centralizzato e più mirato. Si pensa che il CEF offrirà un sostegno significativo allo sviluppo delle infrastrutture transfrontaliere che, finora, incontra varie difficoltà. Tuttavia, gli aspetti principali che sono stati messi in evidenza sono i seguenti:

- Si ritiene che l'approccio della direttiva della Commissione europea sui progetti principali sia troppo **dall'alto verso il basso** e che metta **in tal modo** a rischio il **principio di sussidiarietà** qualora il ruolo del coordinatore del corridoio consentisse di guidare gli Stati membri nelle loro decisioni nell'ambito dei progetti infrastrutturali.
- La **predefinizione dei corridoi infrastrutturali** appare troppo rigida e non permette l'inclusione di altri progetti nella fase di preparazione. Questo metterebbe a rischio il finanziamento di progetti nel quadro dell'intera rete infrastrutturale.

- Alla luce in particolare delle **attuali restrizioni di bilancio**, risulta problematico obbligare gli Stati membri a creare progetti TEN predefiniti entro scadenze vincolanti.
- Mentre per l'**UE-15** i **fondi aggiuntivi** offrono in linea di principio **nuove opportunità** di finanziamento per i progetti TEN, i paesi dell'**UE-12** sono seriamente **preoccupati** circa l'entità dei **cofinanziamenti nazionali necessari** che graveranno sui bilanci disponibili.
- Il bilancio del fondo di coesione è considerato un pilastro importante per numerose regioni dell'UE-12 e il timore di **ridurre il bilancio del FC** allo scopo di finanziare invece i progetti del CEF è ritenuto uno svantaggio significativo per i "nuovi Stati membri".
- È importante che la proposta tenga conto delle normative in vigore, dei **calendari e dei bilanci esistenti degli Stati membri** che sono disponibili per lo sviluppo delle infrastrutture.
- La proposta attuale non offre alcuna procedura su come **collegare i progetti centrali del CEF con i progetti del FC e del FESR**. Si insiste sul fatto che è criticabile dare priorità ai progetti infrastrutturali TEN-T dato che ciò mette in pericolo lo sviluppo di altre reti infrastrutturali importanti.
- Sebbene l'**approccio transfrontaliero** del CEF sia ampiamente riconosciuto, non è ancora visibile all'orizzonte una procedura chiara e distinta su come poter affrontare i vincoli legali oltre i confini.
- L'influenza delle procedure del CEF di aggiudicazione degli **appalti pubblici non è chiara** a molti rispondenti. Tuttavia, alcuni prevedono che questo approccio abbia un impatto significativo sulle procedure di aggiudicazione degli appalti, specialmente per quanto riguarda i progetti transfrontalieri.
- La proposta attuale **non implica alcun meccanismo serio per il coinvolgimento degli attori regionali e locali nel processo di partecipazione**. Tuttavia, la maggior parte dei commenti suggerisce che il coinvolgimento degli attori regionali e locali rientra nelle responsabilità degli Stati membri. Gli altri rispondenti considerano la partecipazione alla piattaforma di corridoio un importante contributo.

2 Breve descrizione degli argomenti principali del CEF

La proposta normativa definitiva al Parlamento europeo e al Consiglio, tesa a definire il meccanismo per collegare l'Europa (CEF)², stabilisce un quadro comune per il sostegno di progetti infrastrutturali specifici in Europa. La proposta comprende progetti infrastrutturali a livello europeo, importanti per avviarsi verso un'interconnettività di alto livello degli SM, al fine di creare condizioni migliori per il rafforzamento del mercato interno e della competitività globale. Tale strumento dovrebbe dare slancio processo di sviluppo della rete TEN attualmente in difficoltà.

In questo contesto, la proposta affronta problemi nel settore dei trasporti (ferroviario, stradale e marittimo) lungo la rete principale della rete TEN. Garantisce specificamente sostegno a corridoi infrastrutturali, collegamenti transfrontalieri, impianti per la produzione di energia di alto livello e reti di telecomunicazioni.

Lo strumento, sebbene gestito a livello centrale dalla Commissione europea, dovrebbe essere attuato in stretta collaborazione con gli SM.

Il **valore aggiunto** dal nuovo meccanismo dovrebbe essere rappresentato dalla semplificazione del quadro normativo dell'UE concernente l'infrastruttura TEN e, grazie a una migliore efficienza, dovrebbe attrarre più capitali privati. Gli obiettivi del CEF sono i seguenti:

- fornire un quadro comune, che determini la semplificazione del quadro normativo dell'UE in materia di finanziamento delle infrastrutture TEN,
- conferire un'impostazione coerente e trasparente al sostegno finanziario dell'Unione,
- permettere di realizzare economie di scala,
- sfruttare le sinergie intersettoriali nelle fasi di sviluppo e realizzazione dei progetti,
- assicurare risparmi sui costi e/o uno sfruttamento più efficiente e rendimenti più elevati,

² La proposta della Commissione europea è stata presentata al Parlamento europeo nell'ottobre 2011 ed è attualmente sottoposta all'esame dei parlamenti nazionali. Il termine di tale esame è fissato per la metà di febbraio 2012.

- mettere a frutto le esperienze e condividere le migliori pratiche tra i diversi settori³.

Per avere un effetto leva sui finanziamenti e sul sostegno finanziario europei, il CEF dovrebbe collegare i vari strumenti di finanziamento. Le azioni e i progetti sostenuti da strumenti di finanziamento saranno selezionati secondo un criterio cronologico (principio **primo arrivato, primo servito**) ma **considereranno** al contempo **una graduale diversificazione geografica** tra gli SM. Il **sostegno finanziario** può consistere in una combinazione tra sovvenzioni, come ad esempio CEF, FC, **fondi strutturali nonché Orizzonte 2020** e altri strumenti finanziari. Tra questi, sono previsti **strumenti rappresentativi di capitale proprio, prestiti e/o garanzie la cui concessione venga facilitata dall'uso di strumenti di condivisione del rischio** o altri strumenti finanziari. Gli strumenti finanziari possono essere utilizzati in combinazione con le sovvenzioni.

L'**importo più consistente** (31,7 miliardi di euro di cui 10 da trasferire dal Fondo di coesione) viene destinato al settore dei trasporti. Altri 9 miliardi di euro sono allocati al settore dell'energia e altrettanti al settore delle telecomunicazioni.

I **criteri di ammissibilità** prevedono che ai finanziamenti possano accedere singoli Stati membri oppure più Stati membri, organismi internazionali, imprese comuni o partenariati pubblico-privati.

Nel settore dei trasporti i tassi di finanziamento destinati agli studi non superano il 50 % e quelli destinati alle costruzioni una percentuale compresa tra il 20 % e il 30 %.

Nel settore dell'energia i tassi di finanziamento destinati agli studi non superano il 50 % e possono raggiungere l'80 % per infrastrutture specifiche regolamentate dagli orientamenti della Commissione.

Nel settore delle telecomunicazioni, le reti a banda larga sono finanziate fino al 50 %, i servizi generici fino al 75 % e, in casi eccezionali, le piattaforme per servizi fino al 100 %.

Le procedure di aggiudicazione degli **appalti pubblici** eseguite dalla Commissione o da qualsiasi altro organismo che attui un progetto finanziato non devono violare i principi di trasparenza, di messa in concorrenza e di sana gestione procedurale degli appalti pubblici nell'ambito delle procedure di

³ Commissione europea (2011), Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, COM(2011) 0665 - 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262, {SEC(2011) 1263}, Bruxelles 19.10.2011, pag. 5.

aggiudicazione dei contratti pubblici. Il regolamento autorizza l'aggiudicazione di contratti multipli nell'ambito della stessa procedura.

Le norme in materia di **appalti pubblici** sono attualmente sottoposte a un **processo di revisione** di una nuova proposta pubblicata nel dicembre 2011 che intende semplificare le procedure. Tuttavia, non è ancora chiaro in che modo tali norme influenzeranno la proposta attuale del CEF.

La proposta di regolamento non suggerisce alcun coinvolgimento dei **vari livelli di potere all'interno degli SM**. Gli Stati membri gestiranno l'attuazione del CEF a livello regionale e locale.

3 Commenti dettagliati

3.1 Valore aggiunto del CEF relativamente alle TEN-T

Domanda: A Suo avviso, il meccanismo per collegare l'Europa (CEF) apporterà un valore aggiunto all'azione dell'UE nel campo delle TEN-T (compreso un effetto leva sulla crescita sostenibile, sull'occupazione e sulla coesione sociale, economica e territoriale)? Si prega di motivare la risposta anche tramite esempi.

Sintesi dei commenti

In generale, si riconosce il valore aggiunto del CEF. Specialmente in termini di potenziamento dell'efficacia dell'ampia infrastruttura europea, lo sviluppo dovrebbe essere rafforzato mediante una gestione dei finanziamenti centralizzata e un migliore scambio di know-how. Si stima un valore aggiunto in termini di crescita economica in virtù di reti infrastrutturali di alto livello potenziate in aree caratterizzate da collegamenti ancora insufficienti.

L'obiettivo fondamentale del CEF consiste nel collegare il mercato unico dell'UE, indipendentemente dai confini nazionali attuali. La pianificazione delle infrastrutture deve pertanto essere necessariamente eseguita nel contesto europeo. Nel processo di consolidamento del mercato unico, è necessario altresì progredire nella standardizzazione delle varie normative nazionali. (Autorità portuale di Alicante)

Secondo le aspettative espresse in particolare dai rispondenti spagnoli e portoghesi lo strumento dovrebbe favorire l'occupazione nel settore della costruzione e indirettamente promuovere la prosperità economica nelle regioni collegate. Il CEF dovrebbe stimolare i PPP e indurre gli investitori (istituzionali) a partecipare al finanziamento di progetti TEN-T e a sostenere la riduzione di emissioni di CO₂.

Il CEF rappresenta uno strumento molto utile nel sostegno alle infrastrutture regionali per lo sviluppo del trasporto intermodale e della logistica nonché nel sostegno agli snodi urbani tenendo conto delle piattaforme regionali o intermodali (regione della Murcia).

Tuttavia, l'approccio basato su un unico quadro comune per lo sviluppo di infrastrutture in tutta Europa ha provocato reazioni diverse. Secondo alcune risposte, questo strumento unico semplificherà i processi mentre, secondo altre, potrebbe generare conflitti con il principio di sussidiarietà (per esempio, la città di Vienna e l'Associazione lituana degli enti locali). Secondo questi rispondenti la proposta di regolamento del CEF potrebbe entrare in conflitto con gli interessi

nazionali. Ad esempio, la natura vincolante dei regolamenti (scadenze vincolanti) deve essere valutata considerando l'eventuale, inaccettabile violazione della sovranità di bilancio degli Stati membri da parte dell'UE. La Germania, ad esempio, ha provveduto alla riorganizzazione e alla semplificazione delle sue procedure di pianificazione delle reti di trasmissione e di autorizzazione con la cosiddetta NABEG (legge per accelerare l'espansione della rete). Ora i rispondenti tedeschi temono che il CEF non tenga conto delle procedure nazionali. Anche il parlamento del Regno Unito esprime profonde preoccupazioni sul fatto che il CEF stia costringendo gli Stati membri a occuparsi di infrastrutture predefinite che potrebbero mettere in pericolo lo sviluppo di altre reti globali e importanti a livello nazionale. In tale contesto, il CEF dovrebbe considerare lo sviluppo di una coesione territoriale che includa lo sviluppo delle infrastrutture nazionali regionali.

Inoltre, sono sollevati dubbi sulla praticità della proposta europea di dividere il processo di autorizzazione in un processo di pre-domanda di due anni e in un processo di autorizzazione formale di un anno. Secondo il rispondente tedesco, i regolamenti proposti dovrebbero essere ristretti alla scala necessaria per il coordinamento e l'armonizzazione europei. I regolamenti proposti che vanno al di là dell'articolo 171 del TFUE sono respinti.

Un'altra critica proviene dal rappresentante della Conferenza delle regioni periferiche marittime: si sostiene che l'aspetto marittimo del regolamento proposto non rifletta le esigenze effettive per il miglioramento di tale settore. Nei commenti si afferma che il settore marittimo potrebbe contribuire alla riduzione delle emissioni di CO₂, ma che a tale aspetto non è stata ancora accordata la giusta importanza nell'ambito della proposta di regolamento. Infine, in un commento è messo in evidenza il problema dei progetti predefiniti previsti dalla proposta che escludono quelli che si trovano ancora in una fase di pre-fattibilità.

Lo strumento dei "collegamenti marittimi sostenibili" potrebbe basarsi sul successo del modello Ecobonus, trarre benefici da una valutazione oggettiva del programma Marco Polo e confrontarsi con il contesto creato dalle nuove restrizioni sul contenuto di zolfo nei combustibili marini (CRPM, Conferenza delle regioni periferiche e marittime).

Infine, le regioni periferiche dell'Europa considerano lo strumento non rilevante per le proprie necessità. Secondo l'autorità regionale di Madeira, il CEF escluderebbe le aree non collegate alla rete infrastrutturale proposta.

3.2 Coinvolgimento degli enti locali e regionali

Domanda: Potrebbe descrivere in che modo gli enti locali e regionali del Suo Stato membro saranno coinvolti nel processo decisionale relativo al CEF (compreso l'impatto del CEF sulla pianificazione territoriale e sulle strategie di sviluppo)?

Sintesi dei commenti

Tutte le risposte affermano l'esigenza di coinvolgere gli enti regionali e locali nei progetti che influenzano il loro sviluppo territoriale. Mentre alcuni rispondenti accettano che tale coinvolgimento rientri nelle responsabilità degli Stati membri, altri hanno chiesto un coinvolgimento più diretto nel processo CEF. Mentre in alcuni Stati membri il coinvolgimento degli enti locali e regionali non è ancora stato definito, la maggior parte dei paesi configura tale coinvolgimento in base ai quadri giuridici nazionali. I rispondenti spagnoli forniscono una descrizione dettagliata del coinvolgimento delle autorità.

Tuttavia, si ritiene che il valore aggiunto apportato dalle piattaforme di corridoio proposte dalla Commissione europea, che dovrebbero riunire tutte le parti interessate, sarà effettivo solo in caso di partecipazione degli enti locali e regionali nonché dei raggruppamenti nazionali e internazionali.

Emerge una critica generale relativa alla gestione centralizzata del CEF da parte della Commissione, che non offre l'opportunità agli enti regionali e locali di partecipare al processo decisionale. I rispondenti esprimono i loro timori in merito all'indebolimento o all'annullamento degli sforzi in termini di coesione territoriale che tale gestione centralizzata potrebbe comportare. Esistono numerosi progetti infrastrutturali regionali e locali che fungono da modifiche ai progetti TEN-T, ma, tali attività di collegamento non sono considerate nella proposta attuale. Inoltre, il regolamento non tiene conto dei quadri giuridici nazionali (sistema federale e regionale) che non permettono lo sviluppo di progetti infrastrutturali dall'alto verso il basso, come previsto dalla proposta di regolamento del CEF (per esempio la Germania). Tale aspetto viene considerato come un passo indietro nell'ambito dell'approccio complessivo dei partenariati che caratterizza attualmente la politica di coesione.

*La CRPM, chiede una descrizione più vincolante del ruolo degli enti regionali all'interno di questo sistema di governance. La CRPM si oppone alle decisioni centralizzate per gli stanziamenti di bilancio e ritiene che l'assegnazione di una maggiorazione sulla base della scadenza dei progetti in una gara di appalto sia in conflitto con l'idea della coesione territoriale e del buon governo.
(CRPM, Conferenza delle regioni periferiche e marittime)*

3.3 Compatibilità tra CEF, fondi strutturali e Fondo di coesione

Domanda: In che modo si può garantire coerenza e compatibilità tra i progetti finanziati tramite i fondi strutturali e di coesione e quelli finanziati tramite il CEF? Quale sarà l'impatto del CEF sui progetti di minore portata?

Sintesi dei commenti

La preoccupazione più diffusa dei soggetti interessati riguarda il sufficiente coordinamento tra i progetti europei gestiti dal CEF e i progetti nazionali finanziati dal FESR. La maggior parte dei commenti indica che il CEF si concentra principalmente su progetti più ampi e che quindi può essere facilmente integrato dai progetti di minore portata finanziati dal FESR. I rispondenti sostengono che la proposta non descrive sufficientemente il nesso procedurale tra i progetti del CEF e quelli del Fondo strutturale (FESR). È importante soprattutto evitare sovrapposizioni tra il FESR e il CEF. Dovrebbero quindi essere definiti criteri chiari per evitare duplicazioni di finanziamenti e dovrebbero essere valutati e adeguati tutti i regimi di finanziamento.

Tuttavia, non tutti gli SM hanno un accesso uguale ai finanziamenti delle infrastrutture nel FESR. Occorrerebbe evitare che l'assenza di finanziamenti di progetti di minore portata e meno dominanti conduca al completo rigetto dei progetti infrastrutturali periferici. Inoltre, la concentrazione sui dieci principali progetti selezionati è criticata perché troppo rigida, trascurando altre questioni altrettanto importanti in Europa. Sono espresse preoccupazioni circa il fatto che i progetti di minore portata non correlati ai dieci corridoi perderanno importanza a livello europeo.

Il CEF è progettato per collegare le regioni, ma è gestito a livello centrale dalla Commissione. Con i differenti sistemi di gestione (CEF centrale, FESR e FC regionali,) esiste una notevole difficoltà a sviluppare un progetto compatibile. Manca il collegamento tra il CEF e il quadro strategico comune per la politica di coesione (Convenzione degli enti locali scozzesi (COSLA))

3.4 Impatto del CEF sul bilancio pubblico

Domanda: Qual è l'impatto previsto della proposta di CEF sul bilancio pubblico del Suo ente e sull'impiego di altri fondi nazionali e UE?

Sintesi dei commenti

La media del contributo di cofinanziamento del CEF per le reti stradali e ferroviarie non supera il 30 %. Da questo dato si può concludere che la proposta del CEF non giocherà un ruolo importante nei bilanci nazionali.

Mentre gli investimenti nel settore delle TIC e dell'energia sono aumentati sensibilmente, crediamo che la parte dei trasporti non presenterà un cambiamento significativo rispetto alla situazione attuale per quanto riguarda gli enti locali e regionali (Convenzione degli enti locali scozzesi (COSLA))

I rispondenti dell'UE-15 considerano per lo più il CEF come un'opportunità per ottenere ulteriori fondi per le infrastrutture. Alcuni dei rispondenti sono del parere che il CEF è solo uno strumento per i paesi dell'UE-15, che sono in grado di cofinanziare tali tipi di investimenti nelle infrastrutture, mentre quelli dell'UE-12, a causa dei vincoli di bilancio, hanno gravi difficoltà a co-finanziare quei progetti infrastrutturali.

L'impatto della proposta del CEF sui bilanci nazionali sarà limitato a quegli SM le cui attuali infrastrutture soddisfano standard di alto livello (comune di Łódź)

Il CEF è visto come un segno della centralizzazione del Fondo di coesione, che potrebbe rendere più difficile per le regioni partecipare al processo. Il Fondo di coesione costituisce un importante strumento finanziario per i "nuovi Stati membri". I corridoi proposti del CEF e l'assegnazione di 10 miliardi di euro dal Fondo di coesione sono visti come una indicazione dall'alto verso il basso della Commissione europea, che limita la flessibilità degli Stati membri in fase di negoziazione.

Dei 34 miliardi provenienti dal Fondo di coesione destinati a finanziare la TEN-T, 10 miliardi saranno assegnati utilizzando la stessa procedura usata per il CEF, in particolare sulla base di inviti a presentare progetti organizzati dalla Commissione. Visti i rischi summenzionati, non sarebbe data priorità ai progetti più strutturali, ma a quelli più adatti a essere completati rapidamente. Questo tipo di modifiche nei regolamenti può essere assimilato ad un passo indietro nell'approccio al partenariato globale (CRPM Conferenza delle regioni periferiche e marittime)

Inoltre, la prioritizzazione dei corridoi della TEN proposti potrebbe ostacolare gli SM nella realizzazione dei propri progetti infrastrutturali, a volte più urgenti. I tempi di consegna dei progetti CEF dovrebbero essere più flessibili. I problemi possono verificarsi quando i tempi dei progetti nella proposta non sono compatibili con la pianificazione nazionale.

La creazione di un nuovo meccanismo porterà ad una maggiore centralizzazione dei fondi, rendendo più difficile per le regioni accedere direttamente ad essi (Ufficio del presidente della regione Pomerania)

Le priorità del CEF possono impedire agli Stati membri di prioritizzare i loro progetti. Pertanto i tempi dovrebbero essere più flessibili rispetto a quanto indicato nella proposta. Può essere ottenuta maggiore flessibilità ricorrendo ad Orientamenti piuttosto che ad un regolamento come per i precedenti progetti TEN-T (Rete ferroviaria)

Un'altra questione sollevata concerne la proposta di coinvolgimento degli investimenti privati nei progetti TEN-T. I rispondenti dubitano che lo strumento fornirà l'ambiente finanziariamente sicuro, necessario affinché gli investitori intervengano.

In genere ci si aspetterebbe che ogni valutazione dei finanziamenti per un progetto dovrebbe cercare di dimostrare un solido progetto imprenditoriale e la redditività dell'investimento prima di avviare un progetto. Non è chiaro se i finanziamenti del CEF richiedano un certo livello di redditività degli investimenti, e se i progetti proposti debbano effettivamente essere tenuti a dimostrare il loro valore prima che di essere inseriti nell'elenco.

È importante prendere in considerazione le capacità individuali e le potenzialità degli imprenditori locali e delle imprese (GECT UTTS Ungheria)

3.5 Effetti sugli appalti pubblici e sugli aiuti di Stato

Domanda: Può prevedere possibili effetti del CEF sulle norme in materia di appalti pubblici e sugli aiuti di Stato?

Sintesi dei commenti

La maggior parte delle dichiarazioni non indica alcun conflitto o effetto nelle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici nazionali. Tuttavia, come affermato dall'Ufficio del presidente della regione Pomerania, nel caso di progetti transnazionali, le differenze tra i sistemi giuridici degli Stati membri potrebbero causare ostacoli significativi agli investimenti congiunti. Il processo degli appalti pubblici è attualmente in corso di revisione ed emergono preoccupazioni relative al fatto che alcune nuove procedure di appalto possano aumentarne la complessità.

Si teme che il CEF porti a una procedura riveduta di aggiudicazione degli appalti pubblici appositamente progettata per lo strumento. Esiste un'opinione negativa in merito alle procedure specifiche di appalti pubblici per determinate attività (ad esempio, appalti pubblici verdi). Questo frammenta l'approccio agli appalti pubblici e comporta oneri amministrativi (Convenzione degli enti locali scozzesi (COSLA))

3.6 Sfide e opportunità nelle regioni limitrofe

Domanda: Quali sfide e opportunità presenta il CEF per le regioni di confine (compreso il possibile ricorso al GECT)?

Sintesi dei commenti

Generalmente si dà atto al CEF di essere uno strumento di sostegno per la connettività transfrontaliera. Il fatto che il CEF preveda la necessità di sostenere i collegamenti delle infrastrutture transfrontaliere è largamente apprezzato. Le reti di trasporto sono di vitale importanza per aiutare le regioni frontaliere e transfrontaliere a superare gli svantaggi causati dalla loro situazione geografica, sia a livello nazionale che europeo.

Il CEF è estremamente benvenuto non solo nelle regioni frontaliere, ma anche nelle zone marittime. Sia il governo scozzese che gli enti locali costieri del Mare del Nord considerano il CEF come uno strumento potenziale sia di sviluppo delle connessioni di rete con l'Europa, sia di creazione in loco di energia rinnovabile con evidente impatto sulla prosperità economica locale (Convenzione degli enti locali scozzesi (COSLA))

I progetti transfrontalieri dipendono molto dagli attori regionali e locali. Quindi è ancora più necessario coinvolgerli in questa questione specifica. Attualmente tale coinvolgimento non è previsto a livello europeo. Il GECT in Ungheria, per

esempio non ha il budget per partecipare alla creazione del progetto e al processo di valutazione relativo alla TEN-T. In tale contesto, un'altra preoccupazione è la mancanza di esperienza e di conoscenze per creare le strutture necessarie ad attuare progetti transfrontalieri.

Le regioni frontaliere potrebbero diventare ostaggi dell'assenza di un accordo tra gli Stati membri sui progetti comuni. Il CEF non fornisce le condizioni necessarie per evitare questo rischio, ma sottrae risorse del Fondo di coesione alle regioni frontaliere (Associazione degli enti locali lituani).

4 Conclusioni

Le risposte inviate possono essere suddivise in diversi gruppi di interesse. In primo luogo, gli enti locali e regionali e i loro rappresentanti; in secondo luogo, le strutture di cooperazione territoriale; in terzo luogo i rappresentanti di parti interessate quali le reti di porti. La seconda differenza può essere tracciata tra le organizzazioni e gli enti di Spagna e Portogallo, che stanno sostenendo con forza il CEF, e gli SM dell'Europa centrale e le organizzazioni che hanno criticato l'approccio dall'alto verso il basso del CEF. Dunque l'unica conclusione generale che si può trarre è quella che gli Stati membri dell'UE-15 considerano il CEF come un'ulteriore opportunità di finanziamento delle infrastrutture e che l'UE-12 teme che il CEF interferisca con altri bisogni più urgenti nelle regioni.

Un'altra preoccupazione, anche se non così forte, è la tutela del principio di sussidiarietà. Il principio di sussidiarietà è definito nel trattato sull'Unione europea, articolo 5: *Nei settori che non sono di sua esclusiva competenza la Comunità interviene, secondo il principio della sussidiarietà, soltanto se e nella misura in cui gli obiettivi dell'azione prevista non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo delle dimensioni o degli effetti dell'azione in questione, essere realizzati meglio a livello comunitario. L'azione della Comunità non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento degli obiettivi del presente trattato.*⁴

In questo contesto, si ritiene che l'approccio della Commissione europea incentrato sui progetti principali sia troppo dall'alto verso il basso e che metta a rischio il principio di sussidiarietà qualora il ruolo del coordinatore del corridoio consentisse di guidare gli SM nelle loro decisioni nell'ambito dei progetti infrastrutturali nazionali.

I commenti ricevuti, tuttavia, possono essere riassunti come segue:

- La predefinitone dei corridoi infrastrutturali è considerata in modo critico, poiché essa ostacola lo sviluppo di altri progetti più urgenti.
- Il coinvolgimento degli attori regionali e locali nella piattaforma di corridoio è considerato necessario, ma nella proposta non è previsto alcun sostegno per i gruppi territoriali e per altre strutture rappresentative.
- Il CEF e il FESR possono avere un potenziale valore aggiunto se compatibili. Tuttavia non è ancora chiaro come questi due strumenti siano effettivamente collegati tra loro. Questo causa preoccupazioni circa le sovrapposizioni e l'indebolimento dei progetti del FESR.

⁴ Unione europea (2006), versioni consolidate del trattato sull'Unione europea e del trattato che istituisce la Comunità europea, Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, articolo 5.

- Il fatto che al CEF siano destinati 10 miliardi di euro solleva grandi preoccupazioni nei nuovi Stati membri. Diversi enti locali e regionali temono possibili conflitti tra proposte di progetto a livello nazionale e i progetti di corridoio proposti.
- L'attuazione di progetti transfrontalieri è generalmente molto apprezzata. Anche in questo caso non sono chiaramente definiti né l'effettiva attuazione sulla base dei diversi sistemi giuridici, né la procedura e il coinvolgimento delle parti interessate.
- La maggior parte delle dichiarazioni non rileva alcun conflitto con le norme in materia di appalti pubblici.

In generale, le risposte sottolineano che la procedura di attuazione del CEF non è ancora sufficientemente chiarita (soprattutto nei progetti transfrontalieri). Questo solleva anche la necessità di migliorare l'adeguamento tra gli obiettivi della CE e gli interessi degli SM in questo contesto. Dai commenti emergono quali obiettivi degli SM sono soddisfatti nell'ambito della proposta e quali paesi hanno difficoltà nell'adeguare i progetti proposti ai loro obiettivi nazionali e regionali. Ad esempio, la Spagna e il Portogallo non sembrano avere alcuna ulteriore obiezione alla proposta e si aspettano che il CEF sostenga il loro bilancio per le infrastrutture nazionali e regionali. Dai commenti dell'Ungheria, della Germania e della Polonia emerge invece il timore che la loro autonomia nazionale e regionale sia messa in pericolo dal processo decisionale.

5 Riferimenti

Commissione europea (2011), Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa, COM(2011) 0665 - 2011/0302 (COD), Bruxelles, 19 ottobre 2011

6 Rispondenti

Nr	Nome	Paese	Rete	Tipo di rispondente
1.	Netwerkstad Twente	Paesi Bassi	RCS	Rete regionale
2.	Consulente indipendente (socio fondatore GECT UTTS, BEFA)	Ungheria	GECT	Cooperazione territoriale
3.	Regione Marche (Italia)	Italia	RCS	Ente regionale
4.	Gruppo europeo di cooperazione territoriale Galizia-Portogallo settentrionale	Portogallo	GECT	Cooperazione territoriale
5.	Governo autonomo di Valencia, Direzione generale per il trasporto e la logistica	Spagna	RCS	Ente regionale
6.	Consiglio delle camere di commercio del governo autonomo di Valencia	Spagna	TBC	Ente regionale
7.	Comune di Łódź	Polonia	RCS	Ente locale
8.	Dipartimento di pianificazione, ufficio del governo provinciale della Stiria,	Austria	RCS	Ente regionale
9.	Comunità autonoma della Galizia	Spagna	RCS	Ente regionale
10.	Assemblea dell'Estremadura	Spagna	RCS	Ente regionale
11.	Ufficio del presidente della regione Pomerania	Polonia	RCS	Ente regionale
12.	Città di Vienna	Austria	RCS	Ente locale
13.	Governo regionale di Madera	Portogallo	da confermare (Parl. È membro della RCS)	Ente regionale
14.	Comunità urbana di Brest Métropole Océane	Francia	da confermare	Ente locale
15.	Associazione degli enti locali lituani	Lituania	RCS	Ente locale
16.	Comunità di lavoro delle regioni europee di confine (AGEG)	Internazionale	RCS	Cooperazione territoriale
17.	GECT UTTS	Ungheria	GECT	Cooperazione territoriale
18.	Convenzione degli enti locali scozzesi	Regno Unito	RCS	Ente locale
19.	Conferenza delle regioni periferiche e marittime (CRPM)	Internazionale	da confermare	Cooperazione territoriale
20.	Governo autonomo di Valencia	Spagna	RCS	Ente regionale
21.	FEPORIS – Istituto per gli studi e la cooperazione portuale	Spagna	da confermare	Altre organizzazioni pubbliche
22.	Autorità portuale di Alicante	Spagna	da confermare	Altre organizzazioni pubbliche
23.	Autorità portuale di Valencia	Spagna	da confermare	Altre organizzazioni pubbliche
24.	Autorità portuale di Castellón	Spagna	da confermare	Altre organizzazioni pubbliche
25.	Baden-Württemberg	Germania	RCS	Ente regionale
26.	Rete ferroviaria	Regno Unito	da confermare	Rete tematica
27.	Regione di Murcia Dipartimento dei lavori pubblici e di pianificazione territoriale: segretariato Generale/Direzione generale dei trasporti e dei porti	Spagna	da confermare	Ente regionale

Nr	Nome	Paese	Rete	Tipo di rispondente
28.	Ufficio del presidente della regione Grande Polonia (Wielkopolska)	Polonia	da confermare	Ente regionale
29.	Regione Varmia Masuria	Polonia	da confermare	Ente regionale
30.	GECT Eurometropolis	Paesi Bassi	GECT	Cooperazione territoriale
31.	Dipartimento dell'edilizia abitativa, delle opere pubbliche e dei trasporti del governo basco	Spagna	RCS	Ente regionale
