



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 19.10.2011
COM(2011) 659 definitivo

2011/0301 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la decisione n. 1639/2006/CE che istituisce un programma quadro per la competitività e l'innovazione (2007-2013) e il regolamento (CE) n. 680/2007 che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia

{SEC(2011) 1237 definitivo}

{SEC(2011) 1239 definitivo}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

In tempi di restrizioni fiscali, c'è urgente necessità di soluzioni innovative per mobilitare una quota maggiore del risparmio privato e migliorare la gamma degli strumenti finanziari disponibili per progetti infrastrutturali, in particolare nei settori dell'energia, dei trasporti e delle TIC. Poiché i progetti infrastrutturali hanno minori possibilità di accedere ai finanziamenti, è necessario trovare fonti alternative di finanziamento del debito. Per i progetti infrastrutturali con potenzialità commerciali, la regola dovrebbe essere quella di utilizzare i fondi dell'UE in partenariato con il mercato dei capitali e il settore bancario, in particolare attraverso la Banca europea per gli investimenti (BEI) in quanto organismo finanziario dell'Unione europea istituito dal trattato.

(a) Iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti nel quadro del meccanismo per collegare l'Europa (2014-2020)

Il 29 giugno 2011 la Commissione europea ha adottato la proposta di un quadro finanziario pluriennale (QFP) per il periodo 2014-2020. Una delle decisioni fondamentali è stata quella di inserire la concessione di aiuti finanziari per le infrastrutture dei trasporti, dell'energia e delle TIC in un quadro legislativo comune, il meccanismo per collegare l'Europa (CEF, Connecting Europe Facility).

"Pertanto, la Commissione ha deciso di proporre la creazione di un meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe Facility), per accelerare lo sviluppo delle infrastrutture di cui l'UE ha bisogno. Il meccanismo per collegare l'Europa finanzia predeterminate infrastrutture prioritarie di interesse per l'intera UE nei settori del trasporto, dell'energia e delle TIC, infrastrutture sia fisiche che telematiche, che rispettano i criteri di sviluppo sostenibile".¹

Sulla scorta di questa decisione, la Commissione presenterà una proposta per un nuovo regolamento che istituisca il meccanismo per collegare l'Europa. L'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti entrerà a far parte del ventaglio di strumenti di debito dei quali il meccanismo potrà avvalersi, in aggiunta agli strumenti di capitale proprio e alle sovvenzioni.

Il meccanismo creerà un quadro di più lungo termine che garantirà uno sviluppo e un'attuazione tempestivi ed efficaci dei progetti nei settori dell'energia, dei trasporti e delle telecomunicazioni. Una strategia complessiva di opportunità prioritarie per i progetti infrastrutturali² non solo possiede un significativo potenziale di attrazione di più consistenti finanziamenti privati, ma allo stesso tempo contribuisce al completamento del mercato interno.

C'è bisogno di strumenti finanziari in grado di ridurre gli ostacoli specifici che impediscono il flusso di finanziamenti in forma di strumenti di debito e di capitale proprio. Il loro obiettivo principale è di incoraggiare e facilitare i finanziamenti privati dei progetti. Nel contempo, una

¹ COM(2011) 500 definitivo.

² COM(2011) 500 Un bilancio per la strategia Europa 2020 e i pertinenti documenti di lavoro dei servizi della Commissione.

maggiore attività di investimento in progetti infrastrutturali stimola lo sviluppo globale dei mercati finanziari post-crisi, accelera il ritmo della ripresa economica e promuove la crescita. L'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti diventerà parte integrante degli strumenti con ripartizione del rischio che sono compresi nel meccanismo per collegare l'Europa per il periodo 2014-2020. Gli strumenti finanziari previsti dal meccanismo possono essere estesi ad altri settori, come le infrastrutture sociali, le energie rinnovabili o determinati progetti spaziali, a condizione che siano soddisfatti idonei criteri economici e finanziari. La Commissione intende invitare numerosi partner, comprese istituzioni finanziarie internazionali e istituzioni finanziarie degli Stati membri con fini pubblici, a partecipare all'attuazione degli strumenti finanziari post 2013.

(b) Fase pilota 2012-2013 dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti

L'obiettivo principale della fase pilota nel 2012-2013 è di preparare la fase operativa dell'iniziativa nel contesto del meccanismo per collegare l'Europa per il periodo 2014-2020 e di fornire sostegno immediato a progetti infrastrutturali.

A causa delle ristrettezze delle finanze pubbliche degli Stati membri, c'è il rischio che i progetti infrastrutturali di interesse dell'Unione europea non siano realizzati al ritmo necessario per conseguire gli obiettivi della strategia Europa 2020, mettendo così a repentaglio la ripresa economica e la crescita nell'Unione europea.

Inoltre, a seguito dei problemi di liquidità e dei rischi insorti durante la crisi finanziaria, le banche hanno reagito accorciando le scadenze dei prestiti e incrementando il prezzo e i requisiti collaterali dei progetti infrastrutturali. Sebbene i mercati dei prestiti bancari registrino segnali di ripresa, i progetti infrastrutturali continuano a incontrare grandi difficoltà di accesso ai finanziamenti in forma di prestiti a lungo termine. Ne consegue che è aumentata l'importanza potenziale dei mercati obbligazionari in quanto fonte di finanziamento. Tuttavia, in assenza di misure pubbliche di rafforzamento del credito, negli ultimi anni non sono stati emessi prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti nei settori delle TEN-T, TEN-E e della banda larga. Fintantoché i progetti infrastrutturali avranno caratteristiche e rischi quali lo sviluppo di nuovi impianti, un business case incerto riguardo ai futuri flussi di entrate, aspetti regionali, compresa l'influenza della crisi dei debiti sovrani e l'impatto transfrontaliero, che complicano e allungano i tempi di preparazione e attuazione dei progetti, questi continueranno a essere scarsamente interessanti per gli investitori operanti sui mercati dei capitali.

Alla luce di tutto ciò e al fine di contribuire al completamento del mercato unico, si propone di avviare una fase pilota dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti nei settori dei trasporti, dell'energia e delle TIC. L'iniziativa mira a far fronte al fabbisogno di investimenti infrastrutturali notevoli e urgenti, unito ai tempi lunghi di preparazione dei progetti, esigono un'azione immediata per affrontare il problema della scarsità di finanziamento e anche per cogliere lo slancio creato dalla consultazione pubblica, rafforzando così la fiducia degli investitori.

L'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti ha lo scopo di fornire quel rafforzamento del credito che è necessario per attrarre gli investitori del mercato dei capitali; inoltre, essa favorirebbe la creazione di una nuova classe di attività in forma di prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti infrastrutturali. Nel contesto della ripresa economica e a sostegno di azioni volte a stimolare la crescita, occorre lanciare l'iniziativa in un momento in cui gli investitori operanti sul mercato dei capitali iniziano a cercare opportunità alternative di investimento a lungo termine con rendimenti stabili. Al fine

di permettere un'applicazione più efficiente degli strumenti finanziari previsti dal meccanismo per collegare l'Europa, l'avvio di una fase pilota è necessario sia per consentire l'ottimizzazione della struttura sia per sollecitare l'interesse degli investitori per il periodo post 2013.

Sebbene limitata sotto il profilo dell'ambito di applicazione, delle disponibilità di bilancio e del numero di progetti ammissibili al sostegno, la fase pilota dovrebbe stimolare una maggiore propensione del mercato verso il finanziamento, in termini generali, di progetti infrastrutturali mediante prestiti del mercato dei capitali, creando così le basi per un'attuazione vera e propria nel periodo 2014-2020.

Questa iniziativa apporta all'UE valore aggiunto perché è in grado di superare i problemi di frammentazione del mercato che un'iniziativa del genere incontrerebbe a livello di Stati membri. Essa andrà a integrare, piuttosto che sostituire, i prestiti bancari, offrendo così una fonte alternativa e concorrenziale di finanziamento del debito a lungo termine per progetti infrastrutturali. Grazie alla mobilitazione di finanziamenti privati attraverso gli strumenti finanziari dell'UE, le scarse sovvenzioni disponibili saranno riservate ai progetti che non attireranno sufficienti capitali privati.

Nella fase pilota la Commissione collaborerà in particolare con la BEI per ottimizzare la struttura dell'iniziativa in vista di un'attuazione ottimale a partire dal 2014. L'esperienza acquisita nella fase pilota consentirà tanto agli investitori quanto ai finanziatori dei progetti di acquistare familiarità con la struttura dei prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti e sarà presa in considerazione, ove richiesto, per altre iniziative. Al fine di massimizzarne l'impatto, si potrebbe applicare questa iniziativa anche ai progetti che si trovano in una fase avanzata della procedura di offerta, per garantire il rifinanziamento durante o subito dopo la fine del periodo di costruzione. Nella fase pilota l'iniziativa sarà realizzata insieme con la BEI, ma per l'attuazione della fase post 2013 si cercherà un maggior numero di partner.

Nel contesto dell'attuale quadro finanziario pluriennale, l'Unione europea ha già attuato insieme con la BEI uno strumento con ripartizione del rischio, il cosiddetto strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della rete transeuropea dei trasporti (LGTT). Le tecniche di ripartizione del rischio e i metodi di lavoro dell'iniziativa saranno armonizzati con quelli dell'LGTT e l'ambito di applicazione sarà allargato ai settori dell'energia e delle telecomunicazioni. Analogamente all'LGTT, il contributo dell'UE sarà utilizzato per condividere i rischi con la BEI. Si prevede pertanto che, grazie alle caratteristiche simili, si ingeneri un effetto moltiplicatore di 15-20 per l'iniziativa Prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti.

Dato il poco tempo disponibile, la Commissione invita il Parlamento e il Consiglio ad adottare quanto prima possibile la proposta di una fase pilota.

2. RISULTATI DELLE CONSULTAZIONI CON LE PARTI INTERESSATE E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

Il 28 febbraio 2011 è stata lanciata una consultazione pubblica riguardante i principi di base dell'iniziativa; inoltre, l'11 aprile 2011 si è tenuta una conferenza che ha discusso i vantaggi e gli svantaggi dell'iniziativa programmata. Alla fine del periodo di consultazione erano arrivate oltre 100 risposte da una pluralità di settori.

I soggetti interessati hanno accolto con favore l'iniziativa Prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti. I riscontri sugli obiettivi dell'iniziativa sono stati positivi e, a parere

dei soggetti interessati, essa aumenterà e faciliterà il finanziamento di infrastrutture attraverso l'apertura dei mercati dei prestiti obbligazionari in quanto fonte di capitali di debito in maniera tale da sollecitare l'interesse degli investitori istituzionali. Il meccanismo proposto e l'obiettivo di un rating di credito di A/A- sono stati giudicati appropriati.

L'impatto dell'iniziativa sui costi del finanziamento e sulle scadenze è considerato alquanto favorevole, nel senso che ci si attende una diminuzione dei costi e un allungamento delle scadenze. Solo il 2% dei partecipanti alla consultazione ritiene che l'iniziativa non ridurrebbe i costi del finanziamento, mentre il resto dei partecipanti pensa che l'impatto sarebbe neutro nella peggiore delle ipotesi e positivo in quella migliore.

Quanto al livello di rafforzamento del credito, secondo la maggioranza dei soggetti interessati che hanno risposto a questa domanda possono bastare strumenti di rafforzamento del credito in misura pari al 20% dell'ammontare del credito privilegiato; taluni restringono questa quota al 10-20% per i settori considerati, ossia TEN-T, TEN-E e TIC. Quasi tutti i soggetti interessati pensano che i progetti fondamentali da finanziare debbano appartenere a questi tre settori. Inoltre, un quarto dei soggetti interessati ritiene che si debbano includere anche le infrastrutture sociali, mentre un quinto pensa che debbano essere considerate ammissibili anche le energie rinnovabili. Questi progetti, però, non rientrano nell'ambito di competenza delle TEN-T, TEN-E e TIC e saranno presi in considerazione in una fase successiva.

I pareri divergono sulla questione se ci debba essere un unico creditore controllante. Pertanto, la Commissione non emanerà norme prescrittive su questo punto, bensì incoraggerà investitori, finanziatori dei progetti e altri soggetti coinvolti a trovare accordi accettabili per tutte le parti.

I riscontri nel complesso positivi confermano che la Commissione e la BEI hanno individuato un notevole fabbisogno di mercato nel settore del finanziamento di progetti, che garantisce quindi il successo dell'iniziativa, se essa sarà strutturata correttamente.

La valutazione d'impatto ha messo in luce alcuni potenziali ostacoli normativi nelle legislazioni in materia di appalti e mercati dei capitali. La Commissione continuerà ad occuparsene nell'ottica di trovare soluzioni adeguate, se richieste. Si ritiene, tuttavia, che tali questioni non siano tali da compromettere l'attuazione della fase pilota, pur potendo rallentarla. Considerando che in Europa non esiste, di fatto, un mercato dei prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti, i soggetti interessati hanno sottolineato la necessità di lanciare l'iniziativa quanto prima possibile.

Visto che non esiste ancora, a livello europeo, uno strumento finanziario di tipo transettoriale per le infrastrutture in forma di prestito obbligazionario per il finanziamento di progetti, la fase pilota nel 2012-2013 permetterà di verificare la sua struttura e accettazione da parte del mercato, nell'ottica di migliorare l'efficacia nell'ambito del CEF per il periodo 2014-2020. La fase pilota sarà focalizzata sui progetti in fase relativamente avanzata³, per accelerare l'attuazione e facilitare la creazione di un portafoglio di progetti. Al fine di acquisire esperienza in materia e garantire una rapida sottoscrizione dopo il 2013, la BEI intende lavorare a operazioni concrete, parallelamente al processo legislativo (cioè prima della decisione politica formale), affinché le prime operazioni possano essere eseguite nel 2012.

³ Ad esempio, progetti già in fase di offerente preferito e/o rifinanziamento di progetti in fase di costruzione.

Dopo l'audizione con il comitato per la valutazione d'impatto, il 31 agosto 2011, quest'ultimo ha inviato il proprio parere il 2 settembre 2011. Sulla base delle raccomandazioni ricevute, la relazione è stata rielaborata tenendo conto delle indicazioni di massima riportate di seguito.

La valutazione d'impatto rivede l'attuale situazione del mercato alla luce della valutazione d'impatto che accompagna la proposta del CEF, la quale contiene maggiori informazioni generali sui potenziali strumenti del CEF, su carenze di finanziamento e imperfezioni del mercato che influenzano gli attuali livelli degli investimenti nelle infrastrutture. La prima opzione valutata si riferisce allo status quo, cioè la continuazione degli attuali programmi di sovvenzioni per il settore dell'energia e dei trasporti e degli attuali programmi di sovvenzioni e strumenti finanziari per il settore dei trasporti. La seconda opzione si riferisce agli incentivi normativi e la terza alla proposta di attuazione dell'iniziativa Presiti obbligazionari per il finanziamento di progetti. In tale contesto, sono stati rivisti i rischi potenziali che possono ostacolare l'attuazione dell'iniziativa ed è stata indicata un'incidenza prevista quantificabile, espressa in termini di effetto moltiplicatore. Inoltre, la valutazione segnala l'esistenza di questioni correlate alle norme che istituiscono un quadro per gli investimenti a lungo termine, come gli appalti, Solvency II o i requisiti di capitale.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1. Base giuridica

Poiché l'ambito della proposta è focalizzato sulle reti europee nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, e poiché la proposta modifica segnatamente il regolamento (CE) n. 680/2007, la sua base giuridica è la stessa di quest'ultimo, ossia gli articoli 172 e 173, paragrafo 3, TFUE.

3.2. Sussidiarietà e proporzionalità

La proposta è conforme al principio di sussidiarietà perché la scelta di un regolamento dell'UE per il finanziamento di progetti delle reti transeuropee mediante prestiti obbligazionari è la più idonea nell'ottica di creare uno strumento efficiente sotto il profilo degli oneri amministrativi che attragga alti livelli di finanziamento privato, considerato che il previsto effetto moltiplicatore in termini di contributo del bilancio dell'UE rispetto al finanziamento complessivo è stimato in circa 15-20. Concentrandosi sull'ottimizzazione dell'utilizzo dei fondi dell'UE, l'iniziativa avrà l'obiettivo di rendere più efficace l'azione sia dell'Unione che degli Stati membri.

La proposta è altresì conforme al principio di proporzionalità perché la proposta di regolamento si limita a quanto è necessario per raggiungere i suoi obiettivi.

Mentre l'LGTT è destinato soltanto a progetti nel settore dei trasporti, l'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti sarà il primo strumento finanziario dell'UE di cui potranno beneficiare progetti infrastrutturali in numerosi settori con esigenze di finanziamento simili e produrrà maggiori vantaggi in termini di impatto sul mercato, efficienza amministrativa e utilizzo delle risorse. Inoltre, metterà a disposizione un coerente strumento finanziario dell'UE a disposizione dei soggetti interessati nel campo delle infrastrutture, quali finanziatori, autorità pubbliche, imprese di costruzioni e operatori.

3.3. Illustrazione dettagliata della proposta

Per consentire di avviare la fase pilota durante l'attuale quadro finanziario pluriennale, è necessario modificare come indicato di seguito la decisione n. 1639/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un programma quadro per la competitività e l'innovazione (2007-2013)⁴ e il regolamento (CE) n. 680/2007 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'energia⁵.

La decisione n. 1639/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio istituisce un programma quadro per la competitività e l'innovazione (PCI) che comprende le TIC. Deve essere modificata per consentire il varo dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti nel settore delle TIC e, in particolare, della banda larga ad alta velocità.

L'articolo 1, paragrafo 1, della presente proposta aggiunge la parola "banda larga" all'attuale articolo 26, paragrafo 2, lettera b), della decisione PCI. Poiché i progetti infrastrutturali nel contesto della decisione PCI dovrebbero focalizzarsi sullo sviluppo di progetti per la banda larga ad alta velocità, si reputa necessario sottolineare questo punto.

L'articolo 1, paragrafo 2, sostituisce l'articolo 31, paragrafo 2, della decisione PCI e ha lo scopo di aggiungere una definizione dello strumento con ripartizione del rischio per i prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti. Ciò consentirà ai progetti nel settore delle TIC di partecipare alla fase pilota dell'iniziativa. Lo strumento dovrebbe essere disponibile fino al 31 dicembre 2014. La responsabilità del bilancio dell'UE sarà strettamente limitata agli stanziamenti di bilancio, mentre il rischio residuo sarà sostenuto dalla BEI.

L'articolo 1 permetterà inoltre il trasferimento di un importo fino a 20 milioni di euro dal bilancio delle TIC all'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti.

Inoltre, deve essere modificato, per analogia, anche il regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario dell'Unione nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e istituisce lo strumento di ripartizione del rischio detto strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della rete transeuropea dei trasporti (LGTT, Loan Guarantee instrument for TEN-T projects), per permettere all'UE di modificare l'ambito di applicazione dell'attuale partenariato con ripartizione del rischio con la BEI nel contesto dell'LGTT e per permettere alla BEI di sostenere il finanziamento del prestito obbligazionario nel quadro dell'iniziativa.

Pertanto, l'articolo 2, paragrafo 1, della presente proposta modifica l'articolo 2 del regolamento (CE) n. 680/2007 allo scopo di aggiungere una definizione dello strumento con ripartizione del rischio e di rafforzamento del credito per i prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti. In tal modo, i progetti nei settori dei trasporti e delle TEN-E potranno partecipare alla fase pilota dell'iniziativa.

L'articolo 2, paragrafo 2, della presente proposta modifica l'articolo 4 del regolamento (CE) n. 680/2007 e stabilisce che le domande di fruizione dello strumento di ripartizione del rischio

⁴ GU L 310 del 9.11.2006, pag. 15.

⁵ GU L 162 del 22.6.2007, pag. 1.

per i prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti siano presentate alla BEI, come avviene attualmente nel contesto dell'LGTT.

L'articolo 2, paragrafo 3, della proposta permetterà il trasferimento di un importo complessivo massimo di 200 milioni di euro dallo strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della TEN-T (LGTT) e di 10 milioni di euro dal bilancio delle TEN-E a favore dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti. La responsabilità del bilancio dell'UE sarà strettamente limitata agli stanziamenti di bilancio, mentre il rischio residuo sarà sostenuto dalla BEI.

Per consentire un'attuazione rapida, l'articolo 3 della proposta specifica che il regolamento proposto deve entrare in vigore il giorno dopo la sua pubblicazione.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

L'iniziativa sarà finanziata interamente mediante riassegnazione all'interno delle dotazioni per i programmi esistenti nel 2012 e 2013.

Un importo pari a 500 milioni di euro è già previsto dal regolamento (CE) n. 680/2007 per l'LGTT; di tale importo, una quota fino a 200 milioni di euro può essere riassegnata a favore di prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti durante la fase pilota nel settore dei trasporti, con le seguenti modalità:

06 03 03 TEN Trasporti fino a 200 milioni di euro nel 2012-2013

10 milioni di euro e rispettivamente 20 milioni di euro possono essere riassegnati dalle linee di bilancio per le TEN-E e per il PCI come segue:

32 03 02 TEN Energia fino a 10 milioni di euro nel 2012-2013 per progetti TEN-E

09 03 01 PCI fino a 20 milioni di euro nel 2013 per progetti TIC e banda larga.

Queste riassegnazioni degli stanziamenti di bilancio sono indicate nella scheda finanziaria che accompagna la proposta. Non vi saranno passività potenziali per il bilancio dell'UE perché il contributo dell'UE sarà limitato all'importo da impegnare per questo scopo all'interno delle linee di bilancio.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la decisione n. 1639/2006/CE che istituisce un programma quadro per la competitività e l'innovazione (2007-2013) e il regolamento (CE) n. 680/2007 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 sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 172 e l'articolo 173, paragrafo 3,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁶,

visto il parere del Comitato delle regioni⁷,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione n. 1639/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 2006⁸, istituisce un programma quadro per la competitività e l'innovazione (PCI) che contempla diversi tipi di misure di attuazione realizzate da programmi specifici. Uno di essi, il programma di sostegno alla politica in materia di tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC), fornisce sostegno al rafforzamento del mercato interno dei prodotti e servizi delle TIC e dei prodotti e servizi basati sulle TIC, e mira a stimolare l'innovazione incoraggiando una più ampia adozione delle TIC e maggiori investimenti nelle stesse.
- (2) Il regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007⁹, stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e istituisce altresì lo strumento di ripartizione del rischio, detto "strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della TEN-T" (LGTT).

⁶ GU C , , pag. .

⁷ GU C , , pag. .

⁸ GU L 310 del 9.11.2006, pag.15.

⁹ GU L 162 del 22.6.2007, pag.1.

- (3) Nel corso del prossimo decennio vi sarà bisogno di volumi di investimento mai visti prima nelle reti europee dei trasporti, dell'energia, dell'informazione e della comunicazione, allo scopo di sostenere le azioni faro della strategia Europa 2020 e sviluppare infrastrutture intelligenti, al passo coi tempi e pienamente interconnesse per promuovere il completamento del mercato interno. Il fabbisogno di investimenti nella rete TEN-T è stimato a 500 miliardi di euro. Tra i progetti per le infrastrutture dell'energia di rilevanza europea, all'incirca 100 miliardi di euro in investimenti rischiano di non essere forniti a causa di ostacoli legati alla concessione di permessi, alla normativa e al finanziamento, mentre altri 100 miliardi di euro saranno finanziati dal settore stesso. Gli investimenti necessari per conseguire l'obiettivo dell'Agenda digitale di garantire connessioni rapide a Internet per tutti i cittadini e le imprese europei sono compresi tra 181 e 273 miliardi di euro; il settore privato dovrebbe fornire dai 30 ai 100 miliardi di euro.
- (4) Nella sua risoluzione dell'8 giugno 2011 su "Investire nel futuro: un nuovo quadro finanziario pluriennale (QFP) per un'Europa competitiva, sostenibile e inclusiva"¹⁰, il Parlamento europeo ha sottolineato che l'Unione deve agire per potenziare l'impiego dei propri fondi come catalizzatore per attrarre ulteriori finanziamenti della Banca europea per gli investimenti (BEI), della Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (BERS), di altri enti finanziari internazionali e del settore privato, e ha accolto con favore l'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti come meccanismo di ripartizione del rischio con la BEI, che fornisce un sostegno con un tetto limite dal bilancio dell'Unione, che dovrebbe creare un effetto leva sui fondi UE e suscitare un maggior interesse da parte degli investitori privati per l'adesione a progetti prioritari dell'Unione, conformemente agli obiettivi della strategia Europa 2020.
- (5) Gli strumenti finanziari possono migliorare l'efficienza delle spese del bilancio e conseguire elevati effetti moltiplicatori attirando finanziamenti privati e ottenendo volumi di investimento. Il previsto effetto moltiplicatore dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti è pari a 15-20.
- (6) Nella sua riunione del 12 luglio 2011 il Consiglio ha ricordato la necessità di valutare gli strumenti finanziari sotto il profilo degli effetti moltiplicatori confrontandoli con gli strumenti esistenti, con gli eventuali rischi aggiuntivi per i bilanci delle pubbliche amministrazioni e con la possibile estromissione degli enti privati. La comunicazione della Commissione¹¹ relativa alla fase pilota per l'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti e la sua valutazione d'impatto, basate su una consultazione pubblica, aiutano ad affrontare le questioni su indicate.
- (7) L'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti persegue un duplice obiettivo: primo, aiutare a finanziare progetti relativi a priorità politiche europee e, secondo, facilitare un maggiore coinvolgimento del settore privato nel finanziamento a lungo termine sui mercati dei capitali a favore di progetti infrastrutturali. Essa orienterà alcune spese del bilancio dell'UE verso aree che promuovono la crescita, tenendo conto della disciplina di bilancio dell'Unione e dei massimali previsti dall'attuale quadro finanziario pluriennale.

¹⁰ COM(2011) 500.

¹¹ COM(2011) 660.

- (8) L'iniziativa sarà il primo strumento finanziario di cui beneficerebbero progetti infrastrutturali con esigenze di finanziamento simili in numerosi settori e, in quanto tale, comporterà maggiori vantaggi in termini di impatto sul mercato, efficienza amministrativa e utilizzo delle risorse. Essa si profila come uno strumento coerente a disposizione dei soggetti interessati nel settore delle infrastrutture, quali finanziatori, autorità pubbliche, imprese di costruzioni e operatori.
- (9) L'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti prevede l'emissione di obbligazioni da parte delle imprese che realizzano i progetti, mentre il bilancio dell'UE e i finanziamenti di un partner finanziario verrebbero utilizzati per migliorare l'affidabilità creditizia delle obbligazioni, al fine di attrarre gli investitori del mercato dei capitali di debito, quali fondi pensione e compagnie di assicurazione.
- (10) Il sostegno dell'UE dovrebbe ridurre il rischio inerente ai prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti, tanto da rendere gli operatori dei mercati dei capitali disposti a investire in volumi maggiori di prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti rispetto a quanto sarebbe possibile senza il sostegno dell'UE.
- (11) La ripresa dell'economia europea non dovrebbe essere penalizzata da una crescente congestione dei trasporti, da una mancanza di connessioni energetiche e da un rallentamento della penetrazione della banda larga dovuti alle difficoltà che i progetti infrastrutturali incontrano nell'accedere a finanziamenti privati di lungo termine o a finanziamenti pubblici.
- (12) La rivalutazione dei programmi di investimenti infrastrutturali da parte degli Stati membri nel contesto delle loro misure di austerità fiscale e delle riforme strutturali non faciliterà la necessaria accelerazione del ritmo degli investimenti infrastrutturali. Inoltre, i prestiti bancari a lungo termine per progetti infrastrutturali sono tuttora insufficienti e costosi e necessitano di fonti alternative e competitive di finanziamento dei prestiti.
- (13) Tuttavia, per i progetti infrastrutturali nell'Unione europea, il finanziamento attraverso il mercato dei capitali di debito non è prontamente disponibile. Vista la frammentazione dei mercati obbligazionari nell'Unione europea, unita alle dimensioni e alla complessità dei progetti infrastrutturali che necessitano di lunghi tempi di preparazione, è tempestivo e opportuno affrontare questo tema a livello unionale attraverso un processo accelerato e con ampio anticipo rispetto al meccanismo per collegare l'Europa.
- (14) Per tali motivi, una fase pilota dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti dovrebbe essere avviata già durante il quadro finanziario attuale, al fine di sviluppare in termini più generali i finanziamenti del mercato dei capitali di debito nel settore delle infrastrutture, nonché di ampliare la gamma degli strumenti finanziari attualmente disponibili per i progetti nel settore dei trasporti.
- (15) Per dare attuazione alla fase pilota dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti, è necessario modificare la decisione n. 1639/2006/CE e il regolamento (CE) n. 680/2007. Lo scopo della fase pilota è di sostenere i progetti infrastrutturali dotati di un potenziale commerciale nei settori dei trasporti, dell'energia e delle TIC, mentre dopo il 2013 l'iniziativa potrebbe essere estesa ad altri settori.

- (16) Alla luce delle consolidate competenze della BEI e del suo ruolo di principale finanziatore di progetti infrastrutturali, e in considerazione della sua natura di organismo finanziario dell'Unione europea istituito dal trattato, la Commissione dovrebbe coinvolgere la BEI nell'attuazione della fase pilota. I termini e le condizioni specifici della cooperazione, compresa la ripartizione del rischio e la remunerazione della BEI, dovrebbero essere definiti in un accordo tra la Commissione e la BEI.
- (17) È opportuno avviare la fase pilota dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti a titolo di preparazione del proposto meccanismo per collegare l'Europa, contribuendo così a creare le condizioni per lo strumento finanziario di ripartizione del rischio da attuare nel contesto del suddetto meccanismo.
- (18) Le domande di contributo, la selezione e l'attuazione di tutti i progetti saranno disciplinate dal diritto dell'Unione europea, in particolare dalle disposizioni sugli aiuti di Stato, cercando di non creare né aggiungere distorsioni del mercato.
- (19) Occorre finanziare la fase pilota mediante riassegnazione di fondi di bilancio dagli attuali programmi per i trasporti, l'energia e le telecomunicazioni nel 2012 e 2013. A questo scopo, potrebbero essere riassegnati a questa iniziativa fino a 200 milioni di euro dai fondi di bilancio per le TEN-T, fino a 20 milioni di euro dai fondi di bilancio per il programma quadro per la competitività e l'innovazione e fino a 10 milioni di euro dai fondi di bilancio per le TEN-E. Le disponibilità di bilancio limitano sia l'ambito di applicazione dell'iniziativa sia il numero dei progetti finanziabili.
- (20) È opportuno che i fondi di bilancio siano richiesti dalla BEI a fronte di una serie di progetti che essa reputerà idonei e di probabile attuazione. È necessario che tutte le domande siano presentate entro il 31 dicembre 2013. A causa della complessità dei grandi progetti infrastrutturali, l'approvazione effettiva potrebbe avvenire in un momento successivo, ma comunque entro il 31 dicembre 2014.
- (21) Onde garantire l'efficacia delle disposizioni del presente regolamento, è opportuno che esso entri in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche alla decisione n. 1639/2006/CE

La decisione n. 1639/2006/CE è così modificata:

1. All'articolo 26, paragrafo 2, la lettera b) è sostituita dal testo seguente:

"b) stimolare l'innovazione incoraggiando una più ampia adozione delle TIC e della banda larga e maggiori investimenti in queste tecnologie".

2. L'articolo 31 è così modificato:

(a) Il paragrafo 2 è sostituito dal testo seguente:

"2. I progetti promuovono l'innovazione, il trasferimento tecnologico e la diffusione di nuove tecnologie mature per essere lanciate sul mercato.

L'Unione può accordare sovvenzioni per contribuire al bilancio dei progetti di cui al paragrafo 1, lettera a).

In alternativa, l'Unione può fornire un contributo finanziario alla BEI a titolo di provvista e stanziamento di capitali per prestiti o garanzie che saranno concessi dalla BEI a titolo di risorse proprie nell'ambito dello strumento con ripartizione del rischio a favore dei prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti di cui al paragrafo 2, lettere da a) a d).".

(b) Al paragrafo 2 sono inserite le seguenti lettere da a) a d):

"2a) Lo strumento con ripartizione del rischio per prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti comporta un rafforzamento del credito che soddisfa i seguenti criteri:

(a) si configura come un prestito o una garanzia concessi dalla BEI a favore di finanziamenti di progetti nei settori delle TIC e della banda larga;

(b) copre il rischio del servizio del debito di un progetto e riduce il rischio di credito degli obbligazionisti;

(c) è utilizzato soltanto per progetti la cui solidità finanziaria è basata sulle entrate del progetto.

2b) L'esposizione dell'Unione in relazione allo strumento con ripartizione del rischio per prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti, incluse le commissioni per la gestione e le altre spese ammissibili, è strettamente limitata all'importo del contributo dell'UE allo strumento di ripartizione del rischio per prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti 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.

2c) Le condizioni e le modalità dettagliate per l'attuazione dello strumento di condivisione del rischio per prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti, inclusi il monitoraggio e il controllo, sono stabiliti in un accordo di delega tra la Commissione e la BEI.

2d) Nel 2013 è possibile utilizzare un importo fino a 20 milioni di euro dei fondi di bilancio stanziati per l'attuazione della politica per le TIC e la banda larga, in conformità delle disposizioni di cui all'allegato I, lettera b). Lo strumento con ripartizione del rischio può riutilizzare eventuali entrate ottenute durante il periodo di investimento a favore di prestiti e garanzie nuovi."

Articolo 2

Modifiche al regolamento (CE) n. 680/2007

Il regolamento (CE) n. 680/2007 è così modificato:

(1) All'articolo 2:

sono aggiunti i seguenti punti 14 e 15:

"14) "strumento con ripartizione del rischio per prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti": un rafforzamento del credito concesso a progetti di interesse comune. Tale strumento copre il servizio del debito di un progetto e riduce il rischio di credito degli obbligazionisti. È utilizzato soltanto per progetti la cui solidità finanziaria è basata sulle entrate del progetto.

15) "rafforzamento del credito": utilizzo di un prestito o una garanzia della BEI per migliorare l'affidabilità creditizia del prestito concesso al progetto."

(2) All'articolo 4, primo comma:

è aggiunta la frase seguente:

"Le domande di concessione degli strumenti con ripartizione del rischio per prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera g), sono presentate alla BEI in conformità della sua procedura standard in materia."

(3) L'articolo 6, paragrafo 1, è così modificato:

(a) alla lettera d) è aggiunta la frase seguente:

"Nel 2012 e 2013 può essere riassegnato un importo fino a 200 milioni di euro per lo strumento con ripartizione del rischio a favore di prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti nel settore dei trasporti."

(b) È aggiunta la seguente lettera g):

"g) un contributo finanziario per la BEI a titolo di accantonamento e allocazione dei capitali per prestiti o garanzie che la BEI emette sulle risorse proprie a titolo dello strumento di ripartizione del rischio a favore di prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti nei settori delle TEN-T e delle TEN-E. L'esposizione dell'Unione in relazione allo strumento di ripartizione del rischio, incluse le commissioni per la gestione e le altre spese ammissibili, è strettamente limitata all'importo del contributo dell'UE allo strumento di ripartizione del rischio per prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti 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 condizioni e le modalità dettagliate per l'attuazione dello strumento di condivisione del rischio per prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti, inclusi il monitoraggio e il controllo, sono stabilite in un accordo di delega tra la Commissione e la BEI. Nel 2012 e 2013 può essere riassegnato allo strumento di condivisione del rischio per prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti, in conformità della procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2, un importo fino a 210 milioni di euro, di cui fino a 200 milioni di euro per progetti nel settore dei trasporti e fino a 10 milioni di euro per progetti nel settore dell'energia, attingendo dalle linee di bilancio, rispettivamente, delle TEN-T (LGTT) e delle TEN-E. Lo strumento di ripartizione del rischio per prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti può riutilizzare eventuali entrate ottenute durante il periodo di investimento a favore di prestiti e garanzie nuovi."

Articolo 3

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

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

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA PER PROPOSTE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

- 1.1. Denominazione della proposta/iniziativa
- 1.2. Settori interessati nella struttura ABM/ABB
- 1.3. Natura della proposta/iniziativa
- 1.4. Obiettivi
- 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa
- 1.6. Durata e incidenza finanziaria
- 1.7. Modalità di gestione previste

2. MISURE DI GESTIONE

- 2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di rendicontazione
- 2.2. Sistema di gestione e di controllo
- 2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

- 3.1. Rubriche del quadro finanziario pluriennale e linee di bilancio di spesa interessate
- 3.2. Incidenza prevista sulle spese
 - 3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese
 - 3.2.2. Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi
 - 3.2.3. Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa
 - 3.2.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale
 - 3.2.5. Partecipazione di terzi al finanziamento
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA PER PROPOSTE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA /INIZIATIVA

1.1. Denominazione della proposta/iniziativa

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la decisione n. 1639/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un programma quadro per la competitività e l'innovazione (2007-2013) e il regolamento (CE) n. 680/2007 che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia.

1.2. Settori interessati nella struttura ABM/ABB¹²

Settore interessato: Affari economici e finanziari

Attività ABB: Operazioni e strumenti finanziari

Settore interessato: Mobilità e trasporti

Attività ABB: Reti transeuropee

Settore interessato: Società dell'informazione e media

Attività: Adozione delle TIC (0903)

Settore interessato: Energia

Attività ABB: Reti transeuropee (3203)

1.3. Natura della proposta/iniziativa

La proposta/iniziativa riguarda un'**azione riorientata verso una nuova azione**.

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi strategici pluriennali della Commissione oggetto della proposta/iniziativa

Preparare il CEF (Meccanismo per collegare l'Europa)

Sostenere lo sviluppo di infrastrutture per l'energia che garantiscano continuità e sicurezza dell'approvvigionamento energetico e, di conseguenza, il corretto funzionamento dell'economia

Garantire le interconnessioni e l'interoperatività delle reti di trasporto

Sostenere l'adozione delle TIC

¹²

ABM: Activity-Based Management – ABB: Activity-Based Budgeting.

1.4.2. *Obiettivi specifici e attività ABM/ABB interessate*

Obiettivo specifico: numero dei progetti finanziati nei settori dei trasporti, dell'energia e della banda larga.

Attività ABB:

ECFIN: Operazioni e strumenti finanziari

MOVE Interconnessioni e interoperabilità delle reti eliminando le strozzature

INFSO Adozione delle TIC (0903)

ENER Migliorare la sicurezza dell'approvvigionamento energetico attraverso le infrastrutture

1.4.3. Risultati ed effetti previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

L'obiettivo dell'iniziativa è di sostenere la ripresa del mercato europeo dei prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti e di facilitare l'accesso dei progetti infrastrutturali ai finanziamenti. L'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti è un nuovo strumento finanziario con ripartizione del rischio che sarà introdotto nelle politiche per le reti transeuropee dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, in particolare la banda larga. Essa mira a incoraggiare maggiori finanziamenti privati dei prestiti per le azioni nel contesto dei progetti infrastrutturali europei.

Nel quadro del bilancio per le TEN-T, TEN-E e il programma quadro per la competitività e l'innovazione (PCI), i fondi dell'UE, invece di essere utilizzati in forma di sovvenzioni, saranno investiti in forma di accantonamenti e allocazione di capitale presso la Banca europea per gli investimenti (BEI), al fine di coprire una quota del rischio che la BEI si assume quando finanzia progetti infrastrutturali nel contesto di questa iniziativa.

L'attuazione di questo meccanismo permetterebbe:

- a) il finanziamento da parte della BEI di un maggiore volume di prestiti per progetti infrastrutturali e per progetti infrastrutturali più rischiosi ma comunque "bancabili";
- b) la creazione di un effetto moltiplicatore del finanziamento da parte del bilancio dell'UE rispetto agli investimenti privati nelle infrastrutture, di modo che 1 euro di fondi stanziati per l'iniziativa potrebbe generare tra 15 e 20 euro investiti nei progetti infrastrutturali europei.

Tuttavia, visti gli importi disponibili nelle linee di bilancio interessate e la loro non utilizzabilità nella fase pilota, si stima che il numero dei progetti che potranno essere finanziati sia limitato a 5-14 progetti infrastrutturali. Il numero stimato dei progetti dipenderà essenzialmente dalle loro dimensioni e dall'accettazione da parte del mercato.

1.4.4. Indicatori di risultato e di incidenza

L'obiettivo è di incrementare i finanziamenti di debito da parte del mercato dei capitali che sono disponibili per i progetti infrastrutturali ammissibili al contributo di cui al regolamento n. 680/2007 e alla decisione n. 1639/2006/CE. Saranno perciò applicati i seguenti indicatori:

- il numero dei progetti per le TEN-T, TEN-E e la banda larga che hanno ricevuto finanziamenti della BEI nel contesto di questa iniziativa;
- l'effetto moltiplicatore conseguito, cumulato e per settore. L'effetto moltiplicatore previsto è pari a 15-20 in termini di contributo del bilancio dell'UE rispetto agli investimenti totali ricevuti per i progetti finanziati nel contesto dell'iniziativa e alle condizioni delle operazioni;
- il volume dei finanziamenti di debito da parte del mercato dei capitali ricevuti per questi progetti, cumulati e per settore interessato.

Il monitoraggio dei risultati si baserà sulla rendicontazione da parte della BEI e su ricerche di mercato.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Requisiti da soddisfare a breve e lungo termine

A causa delle misure di austerità fiscale negli Stati membri, sussiste il pericolo che i progetti infrastrutturali di interesse dell'Unione europea non siano realizzati al ritmo necessario per conseguire gli obiettivi della strategia Europa 2020, compromettendo così la ripresa e la crescita dell'economia nell'Unione europea.

Inoltre, a causa dei problemi di liquidità e dei rischi insorti durante la crisi finanziaria, le banche hanno reagito accorciando le scadenze dei prestiti e incrementando il prezzo e i requisiti collaterali dei progetti infrastrutturali. Anche se i mercati dei prestiti bancari registrano segni di ripresa, i progetti infrastrutturali continuano a incontrare difficoltà di accesso ai finanziamenti di debito a lungo termine. È pertanto cresciuta la potenziale rilevanza dei mercati obbligazionari in quanto fonte di finanziamento. Ma, in assenza di misure pubbliche permanenti di rafforzamento del credito, negli ultimi anni non sono state compiute operazioni di prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti nei settori delle TEN-T, TEN-E o della banda larga.

L'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti ha lo scopo di fornire quel rafforzamento del credito che è necessario per attrarre gli investitori del mercato dei capitali e che faciliterebbe la creazione di nuove classi di attività in forma di prestiti obbligazionari per progetti infrastrutturali. Nel quadro della ripresa economica e a sostegno di azioni volte a stimolare la crescita, è necessario lanciare questa iniziativa in un momento in cui gli investitori sui mercati dei capitali cominciano a cercare alternative di investimento a più lungo termine e alquanto sicure. Per stimolare la disponibilità del mercato e consentire un'attuazione più efficiente degli strumenti finanziari nel contesto del meccanismo per collegare l'Europa, è necessario avviare una fase pilota, anche per testare il mercato e permettere così di ottimizzare la struttura dell'iniziativa per il periodo post 2013.

1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione europea

L'iniziativa andrà a integrare, piuttosto che sostituire, i prestiti bancari e offrirà pertanto una fonte alternativa e competitiva di finanziamento di debito a lungo termine per progetti. Non esistono strumenti simili in grado di indirizzare finanziamenti del mercato dei capitali verso progetti infrastrutturali fondamentali dell'Unione europea.

C'è bisogno di soluzioni innovative per mobilitare con urgenza una quota maggiore del risparmio privato dell'UE e straniero a favore dei progetti infrastrutturali e per allentare la pressione sui bilanci pubblici nazionali. Le operazioni di finanziamento della BEI nel contesto dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti si aggiungeranno alle attività svolte nell'ambito degli attuali strumenti di debito e di capitale proprio, cioè il Fondo Margherita e lo strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della rete transeuropea dei trasporti (LGTT).

Le operazioni di finanziamento della BEI rappresentano uno strumento di alta visibilità ed efficacia a sostegno dei progetti infrastrutturali nei settori dei trasporti, dell'energia e delle TIC, che sono rilevanti ai fini dell'attuazione della strategia Europa 2020. La BEI trasferisce in toto ai beneficiari finali i vantaggi finanziari che derivano dal contributo

dell'UE e i propri interessanti costi di finanziamento, sotto forma di tassi d'interesse competitivi.

Questo strumento con ripartizione del rischio fornisce la necessaria copertura finanziaria da parte dell'Unione europea per progetti che normalmente non sarebbero ammissibili in base agli orientamenti e ai criteri standard della BEI.

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze simili

I risultati sono sintetizzati e analizzati nella valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta.

L'esperienza acquisita con lo strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della rete transeuropea dei trasporti (LGTT) dimostra che c'è bisogno di un notevole periodo di tempo perché i mercati finanziari, i consulenti finanziari e giuridici, le autorità pubbliche, i finanziatori dei progetti e gli operatori accettino nuove idee e si convincano degli effetti positivi dell'LGTT sulla struttura finanziaria dei progetti. L'LGTT è stato lanciato nel 2007 e all'epoca era una novità, uno strumento dedicato per coprire i rischi operativi dopo la fase di costruzione di progetti infrastrutturali nel settore dei trasporti. Pertanto è importante lanciare una fase pilota dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti al fine di profittare della disponibilità di questi soggetti interessati, che guardano all'iniziativa con favore.

1.5.4. Compatibilità e possibile sinergia con altri strumenti pertinenti

Questa iniziativa è conforme alla strategia Europa 2020, alla proposta di attuazione del meccanismo per collegare l'Europa e all'analisi annuale della crescita.

Il meccanismo per collegare l'Europa creerà il quadro di più lungo termine che garantisce uno sviluppo e un'attuazione puntuali ed efficaci dei progetti nei settori dell'energia, dei trasporti e delle telecomunicazioni. Una strategia complessiva di opportunità prioritarie per i progetti infrastrutturali, come proposto dalla Commissione il 29 giugno 2011¹³, non solo possiede un significativo potenziale di attrazione di più consistenti finanziamenti privati, ma allo stesso tempo contribuisce al completamento del mercato interno. La strategia, che comprende la selezione di progetti ammissibili al finanziamento, è trasparente e garantisce in tal modo un alto grado di certezza per tutti i soggetti interessati. All'interno di questa strategia c'è bisogno di priorità politiche, norme, strumenti di incentivazione, stretto coordinamento tra i soggetti interessati nonché campagne informative e di sensibilizzazione al fine di creare le condizioni quadro generali per gli investimenti infrastrutturali, promuovendo un nuovo atteggiamento da parte dei soggetti interessati e accelerando il ritmo degli interventi. Le sovvenzioni e gli strumenti finanziari, disciplinati da norme finanziarie distinte, saranno disponibili in maniera coordinata.

Gli strumenti finanziari sono necessari per ridurre gli ostacoli specifici che impediscono il flusso dei finanziamenti in forma di strumenti di debito e di capitale proprio. Il loro obiettivo principale è di attirare e facilitare i finanziamenti privati dei progetti. Nel contempo, una maggiore attività di investimento nei progetti infrastrutturali stimola lo sviluppo globale dei mercati finanziari post crisi, accelera il ritmo della ripresa economica e promuove la crescita. L'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il

¹³ COM(2011) 500 — Un bilancio per la strategia Europa 2020 e i pertinenti documenti di lavoro dei servizi della Commissione.

finanziamento di progetti diventerà parte integrante degli strumenti con ripartizione del rischio del CEF per il periodo 2014-2020. L'obiettivo principale della fase pilota nel 2012-2013 è di fornire sostegno immediato ai progetti infrastrutturali e preparare la fase operativa dell'iniziativa nel 2014-2020.

1.6. Durata e incidenza finanziaria

Attuazione con un periodo di avviamento dal 2012 al 2013.

1.7. Modalità di gestione previste¹⁴

Gestione congiunta con delega dei compiti di attuazione alla BEI.

Conformemente alle disposizioni vigenti, la proposta prevede che la BEI finanzi progetti di investimento secondo le proprie norme e procedure interne. La Commissione è responsabile della gestione degli stanziamenti di bilancio. La BEI e la Commissione concludono un accordo per specificare in dettaglio le disposizioni e le procedure per l'applicazione della decisione proposta.

¹⁴ Dettagli delle modalità di gestione e riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito Internet del bilancio: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e rendicontazione, gestione e controllo

Le operazioni di finanziamento della BEI saranno gestite dalla BEI conformemente alle proprie norme e procedure interne, comprese idonee misure di audit, controllo e monitoraggio. Come previsto dallo statuto della Banca, il comitato di audit della Banca, coadiuvato da revisori esterni, è responsabile della verifica della regolarità delle operazioni della BEI e della corretta tenuta dei conti. I conti della BEI sono approvati annualmente dal consiglio dei governatori.

Inoltre, il consiglio di amministrazione della BEI, nel quale la Commissione è rappresentata da un direttore o da un direttore supplente, approva ogni operazione di finanziamento della BEI e sorveglia che la Banca sia gestita conformemente allo statuto e alle direttive generali fissate dal consiglio dei governatori.

L'accordo tripartito tra la Commissione, la Corte dei conti e la BEI dell'ottobre 2003, rinnovato per un ulteriore periodo di quattro anni nel 2007, stabilisce in dettaglio le norme per l'effettuazione da parte della Corte dei conti delle verifiche riguardanti le operazioni di finanziamento della BEI nel quadro della garanzia dell'UE.

Ai sensi dell'articolo 49 dell'accordo interistituzionale, la Commissione relaziona annualmente all'autorità di bilancio sulle attività svolte dalla BEI.

Inoltre, la BEI fornisce alla Commissione i dati statistici, finanziari e contabili relativi a ciascuna delle sue operazioni di finanziamento per consentirle di adempiere i suoi obblighi di informazione o di rispondere alle richieste della Corte dei conti, nonché la dichiarazione di un revisore dei conti sulle esposizioni in essere delle operazioni di finanziamento della BEI.

Il monitoraggio da parte della Commissione, in conformità di una sana gestione finanziaria, comprenderà la preparazione su base regolare di relazioni riguardanti i progressi compiuti nell'attuazione dell'iniziativa per mezzo dell'attuazione finanziaria, dei risultati e degli indicatori d'impatto. L'attività di rendicontazione ai sensi dell'articolo 49 dell'accordo interistituzionale conterrà una sezione dedicata a questa iniziativa.

Infine, la Commissione intende eseguire nella seconda metà del 2013 una disamina della fase pilota al fine di valutarne il successo durante il breve periodo di operatività, nonché trarne insegnamenti in vista dell'attuazione post 2013 nel contesto del CEF.

2.2. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Poiché questa iniziativa prevede la gestione operativa da parte della BEI, si fonda sul controllo e sul monitoraggio già operanti per quanto riguarda lo strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della rete transeuropea dei trasporti (LGTT). La BEI è responsabile in primis dell'adozione di misure di prevenzione della frode, in particolare mediante l'applicazione alle operazioni finanziate della "politica della BEI per la prevenzione e la lotta contro la corruzione, la frode, la collusione, la costrizione, il riciclaggio di denaro e il finanziamento del terrorismo nelle attività della Banca europea per gli investimenti" adottata nell'aprile 2008.

Le norme e le procedure della BEI includono, tra le disposizioni dettagliate per la lotta contro la frode e la corruzione, la competenza dell'OLAF per l'effettuazione di indagini interne. In particolare, nel luglio del 2004 il consiglio dei governatori della BEI ha adottato una decisione che stabilisce le "condizioni per lo svolgimento delle indagini interne in materia di prevenzione della frode, della corruzione e di ogni attività illegale lesiva degli interessi finanziari delle Comunità".

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubriche del quadro finanziario pluriennale e linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio di spesa esistenti. Il finanziamento dello strumento è garantito mediante riassegnazione del bilancio dell'UE all'interno dei programmi vigenti nei medesimi settori (MOVE, ENER e INFOS) che sono interessati da questo nuovo strumento e dalle stesse linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero [Denominazione.....]	SD/SND ⁽¹⁵⁾	di paesi EFTA ¹⁶	di paesi candidati ¹⁷	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a bis), del regolamento finanziario
1A	06.03.03 TEN-T	Dissoc.	NO	NO	/NO	NO
Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero [Denominazione.....]	SD/SND	di paesi EFTA	di paesi candidati	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a bis), del regolamento finanziario
1A	32.03.02 TEN-E	Dissoc.	NO	NO	NO	NO
Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero [Denominazione.....]	SD/SND	di paesi EFTA	di paesi candidati	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a bis), del regolamento finanziario
1A	09.03.01 CIP ICT PSP	Dissoc.	SI'	SI'	SI'	NO

¹⁵ SD = stanziamenti dissociati / SND = stanziamenti non dissociati.

¹⁶ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

¹⁷ Paesi candidati e, ove del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza prevista sulle spese

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese

Questa decisione sui crediti stanziati per l'azione considerata sarà adottata dall'autorità di bilancio nel contesto della procedura annuale. Pertanto, la suddivisione degli stanziamenti di impegno e di spesa tra i vari anni è puramente indicativa. In ogni caso, i fondi complessivi dell'UE disponibili per la fase pilota dell'iniziativa Prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti sono limitati a 230 milioni di euro.

Nel caso della direzione generale MOVE e dell'agenzia esecutiva per la TEN-T, si prevede che l'impegno amministrativo richiesto resti uguale a quello attualmente necessario per la gestione dello strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della rete transeuropea dei trasporti. Non c'è, pertanto, un impatto netto sul personale. Per le direzioni generali ENER e INFOS questa iniziativa rappresenta un'azione nuova, mentre nel caso della ECFIN l'attuazione e il follow-up richiederanno uno sforzo sotto il profilo amministrativo. Quindi, per queste direzioni generali ci sono effetti sul personale, sia pure diversi, che corrispondono ai diversi compiti.

Milioni di euro (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale			1A	Competitività per la crescita e l'occupazione		
DG: MOVE, ENER e INFOS			2012 ¹⁸	2013	2014	TOTALE
• Stanziamenti operativi						
06.03.03	Impegni	(1)	100	100	0	200
	Pagamenti	(2)	40	60	100	200
32.03.02	Impegni	(1a)	0	10	0	10
	Pagamenti	(2a)	0	10	0	10

¹⁸

L'anno N è l'anno di inizio dell'attuazione della proposta/iniziativa.

09.03.01	Impegni	(1a)	0	20	0	20
	Pagamenti	(2a)	0	20	0	20
Stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici ¹⁹			0	0	0	
Numero della linea di bilancio		(3)				
TOTALE degli stanziamenti per le DG MOVE, ENER e INFSO	Impegni	=1+1a +3	100	130	0	230
	Pagamenti	=2+2a +3	40	90	100	230

• TOTALE degli stanziamenti operativi	Impegni	(4)	100	130	0	230
	Pagamenti	(5)	40	90	100	230
• TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)	0	0	0	0
TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 1A del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+ 6	100	130	0	230
	Pagamenti	=5+ 6	40	90	100	230

¹⁹ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese a sostegno dell'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	5	"Spese amministrative"
---	----------	------------------------

Milioni di euro (al terzo decimale)

		2012	2013	2014	2015	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	TOTALE
DG: MOVE, ENER, INFSO e ECFIN e AE TEN-T							
• Risorse umane		0,5 pers. (ECFIN) + 0,1 pers. (ENER) = 0,0762 (0,6*127000 costo stand. per posto)	0,1 pers. (ECFIN) + 0,1 pers.(ENER) + 0,5 pers.(INFSO) = 0,0889 (0,7*127000 costo stand. per posto)	0,1 pers. (ECFIN) + 0,1 pers. (ENER) = 0,0254 (0,2*1270 00 costo stand. per posto)			
• Altre spese amministrative		- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)			
TOTALE DG <.....>	Stanzamenti	0,0762	0,0889	0,0254			

TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	0,0762 (ENER + ECFIN + INFSO)	0,0889 (ENER + ECFIN + INFSO)	0,0254 (ENER + ECFIN + INFSO)							
--	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--

Milioni di euro (al terzo decimale)

		Anno 2012 ²⁰	Anno 2013	Anno 2014	Anno 2015	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE 1-5 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	100,0762	130,0889	0,0254)					230,1905
	Pagamenti	40,0762	90,0889)	1000,0254)					230,1905

²⁰ L'anno N è l'anno di inizio dell'attuazione della proposta/iniziativa.

3.2.2. Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- ☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- x La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito. Tuttavia, questi stanziamenti dovranno essere coperti mediante riassegnazione. Inoltre, non ci sono costi fissi per progetto, dato che i fondi del bilancio dell'UE necessari dipenderanno dalle dimensioni del progetto e da altre condizioni. Pertanto, le cifre riportate di seguito sono mere stime e hanno solo valore indicativo, per dimostrare che il numero di progetti da finanziare sarà limitato.
- I risultati sono il numero di progetti sostenuti e il contributo di bilancio richiesto dall'UE alla BEI.

Stanziamenti di impegno in milioni di euro (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓			Anno 2012	Anno 2013	Anno 2014	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)						TOTALE		
	RISULTATI														
	Tipo di risultato ²¹	Il costo medio del risultato dipenderà dalle dimensioni del progetto e dalla sua classificazione dei rischi, scadenza, ecc.	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero totale di risultati
OBIETTIVO SPECIFICO N. 1 ²² ...			Numero di progetti finanziati nei settori dei trasporti, dell'energia e della banda larga												

²¹ I risultati sono prodotti da fornire (ad es.: numero di scambi di studenti finanziati, numero di chilometri di strade costruiti, ecc.).

²² Come descritto al punto 1.4.2. "Obiettivi specifici...".

- Risultato MOVE	n. di	stimati 20	1-2	40	1-3	60	1-6	100									3-11	200
- Risultato ENER	n. di	stimati 10			1	10											1	10
- Risultato INFSO	n. di	stimati 20			1-2	20											1-2	20
Totale parziale per obiettivo specifico n. 1			1-	40	3-6	90	1-6	100										
OBIETTIVO SPECIFICO n. 2...																		
- Risultato																		
Totale parziale per obiettivo specifico n. 2																		
TOTALE COSTI			1-2	40	1-6	90	1-6	100									5-14	230

TOTALE COSTI	1-2	40	1-6	90	1-6	100											5-14	230
---------------------	-----	----	-----	----	-----	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	------	-----

3.2.3. Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa

3.2.3.1. Sintesi

- ☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzazione di stanziamenti di natura amministrativa
- ☒ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzazione di stanziamenti di natura amministrativa, come spiegato di seguito:

Milioni di euro (al terzo decimale)

	Anno 2012 ²³	Anno 2013	Anno 2014	Anno 2015	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane	0,0762	0,0889 ⁰	0,0254 ⁰					0,1905 ⁰
Altre spese amministrative								
Totale parziale della RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	0,0762 ⁰	0,0889 ⁰	0,0254 ⁰					0,1905 ⁰

Esclusa la RUBRICA 5²⁴ del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane								
Altre spese di natura amministrativa								
Totale parziale esclusa la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale								

TOTALE	0,0762 ⁰	0,0889 ⁰	0,0254 ⁰					0,1905 ⁰
---------------	---------------------	---------------------	---------------------	--	--	--	--	---------------------

²³ L'anno N è l'anno di inizio dell'attuazione della proposta/iniziativa.

²⁴ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese a sostegno dell'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

3.2.3.2. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

	2012	2013	2014	2015	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)

• Posti della tabella dell'organico (posti di funzionari e di agenti temporanei)

ECFIN: 01 01 01 01, ENER 32.01.01, INFSO 09.01.01 (Sedi e uffici di rappresentanza della Commissione)	0.1 (ENER) + 0.5 (ECFIN)	0.1 (ENER) + 0.1 ECFIN + 0.5 INFSO	0.1 (ENER) + 0.1 INFSO		
---	-----------------------------------	---	---------------------------------	--	--

• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)²⁵

XX 01 02 01 (AC, INT, END dalla dotazione globale)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, LA e END nelle delegazioni)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
XX 01 04 yy ²⁶	sedi ²⁷	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)	
	delegazioni	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)	
XX 01 05 02 (CA, INT, END – ricerca indiretta)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
10 01 05 02 (CA, INT, END – ricerca diretta)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
Altre linee di bilancio (specificare)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
TOTALE					

Stime da esprimere in numeri interi (o al massimo con un decimale)

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane sarà coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, se necessario integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio. Descrizione dei compiti da svolgere:

²⁵ AC = agente a contratto; INT = personale interinale ("Intérimaire"); JED = giovane esperto in delegazione (*Jeune Expert en Délégation*); AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato.

²⁶ Sotto il massimale per il personale esterno da stanziamenti operativi (ex linee "BA").

²⁷ Principalmente per Fondi strutturali, Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e Fondo europeo per la pesca (FEP).

Funzionari e agenti temporanei	Poiché la principale responsabilità operativa è della BEI, il personale della Commissione eseguirà i compiti seguenti: — negoziazione di accordi contrattuali, ecc.; — gestione della procedura di bilancio (sulla base dell'iter dei progetti fornito dalla BEI); — valutazione delle informazioni fornite regolarmente dalla BEI e preparazione di relazioni all'autorità di bilancio, come quelle di cui all'articolo 49 dell'accordo interistituzionale; — partecipazione al gruppo di indirizzo per monitorare l'attuazione; — contabilità; — relazioni con la Corte dei conti, il Parlamento e il Consiglio; — trasmissione alla BEI di orientamenti sull'ammissibilità di singoli progetti.
Personale esterno	Non disponibile

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

- La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale attuale. Questi importi verranno da riassegnazioni all'interno di programmi esistenti.

3.3. **Incidenza prevista sulle entrate**

Gli interessi e le altre entrate generate da questo strumento, come le commissioni pagate dai beneficiari, e incassati entro il 31 dicembre 2013 possono essere aggiunti alle risorse dell'iniziativa. Dopo il 1° gennaio 2014, le entrate sono restituite al bilancio dell'UE. In questo momento non è possibile stimare il flusso né i tempi di potenziali entrate.

- ☐ La proposta/iniziativa non ha alcuna incidenza finanziaria sulle entrate
- ☒ La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - ☐ sulle risorse proprie
 - ☒ sulle entrate varie

Milioni di euro (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ²⁸					
		2012	2013	2013	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	
Articolo							

²⁸

Per quanto riguarda le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, imposte sullo zucchero), gli importi indicati devono essere importi netti, cioè importi lordi dopo la detrazione del 25% per i costi di esazione.

Per quanto riguarda le entrate varie con destinazione specifica, precisare le linee di spesa interessate.

Precisare il metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate.