

## RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI

Il progetto TEN-T (Trans-European Network Transports) è stato lanciato dal Consiglio Europeo di Essen del 1994, per rispondere alla necessità di un sistema di trasporti e di una rete di infrastrutture plurimodali efficiente, tale da facilitare la circolazione delle merci e delle persone nonché di ridurre la perifericità di alcune zone dell'Unione particolarmente svantaggiate.

Nel 2004 le TEN – T sono state modificate per rispondere alle difficoltà incontrate nel primo decennio e per aggiornare il piano alle nuove esigenze dell'Europa allargata.

All'interno delle TEN-T sono stati individuati 30 progetti prioritari, tra cui la Genova/Rotterdam e le autostrade del mare, la cui data di completamento è prevista entro il 2020.

Tali progetti prioritari sono stati dichiarati di interesse europeo rendendo così di primaria importanza la loro realizzazione.

È prevista la figura di un coordinatore per ciascun progetto capace di risolvere i ritardi dovuti all'assenza di coordinamento tra amministrazioni degli Stati membri.

Il costo totale per la realizzazione dei suddetti 30 progetti è stimato in 220 miliardi euro, di cui 20.35 miliardi finanziati direttamente dall'UE (per il periodo 2007-2013).

La Banca Europea per gli Investimenti (BEI) fornisce per la realizzazione delle reti prestiti a particolari condizioni per il servizio del debito.

La base legale dell'azione comunitaria in materia di reti transeuropee è individuabile nel **Trattato UE (artt. 154, 155, 156)**. Ai sensi del titolo XV del trattato, l'Unione europea concorre allo sviluppo di reti transeuropee quali elemento chiave della creazione del mercato interno e del rafforzamento della coesione economica e sociale. Questo sviluppo comprende l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti.

Le reti transeuropee sono presenti in tre settori di attività:

- **Le TEN-Trasporti (TEN-T):** comprendono grandi progetti prioritari che concernono il trasporto su strada e quello combinato, le vie navigabili e i porti marittimi nonché la rete europea dei treni a grande velocità. Anche i sistemi intelligenti di gestione dei trasporti rientrano in questa categoria, tra cui il progetto Galileo di posizionamento geografico via satellite.
- **Le TEN-Energia (TEN-E):** riguardano i settori dell'elettricità e del gas naturale. Gli obiettivi principali sono la realizzazione di un mercato unico dell'energia e la sicurezza dell'approvvigionamento.

- **Le TEN-Telecomunicazioni (eTen):** mirano a sviluppare servizi elettronici basati sulle reti di telecomunicazione. Fortemente incentrate sui servizi pubblici, rappresentano il nucleo dell'iniziativa eEurope "Una società dell'informazione per tutti".

Tre decisioni del Consiglio e del Parlamento europeo definiscono le linee guida per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (RTE-T):

- **Decisione n. 1692/96/CE** del 23 luglio 1996<sup>1</sup>
- **Decisione n. 1346/2001/CE** del 22 maggio 2001<sup>2</sup>
- **Decisione n. 884/2004/CE** del 29 aprile 2004<sup>3</sup>.

La **decisione n. 1692/96** del Parlamento europeo e del Consiglio costituisce un quadro generale di riferimento del settore della rete transeuropea dei trasporti, delineando gli obiettivi, le priorità e le grandi linee d'azione della politica seguita dall'Unione in tema di infrastrutture di trasporto. Tali orientamenti sono finalizzati ad attuare progetti di interesse comune, volti a garantire la coerenza, l'interconnessione e l'interoperabilità della rete transeuropea dei trasporti, nonché l'accesso a tale rete.

Gli Stati membri sono considerati i soggetti principali responsabili per la realizzazione della rete, da completarsi con il supporto finanziario dell'Unione solo nei casi specificati.

In tale decisione vengono individuati 14 progetti cui il Consiglio europeo di Essen del 1994 aveva attribuito particolare importanza.

La **decisione n. 1346/2001/CE** del Parlamento europeo e del Consiglio apporta alcune modifiche relativamente ai porti marittimi, ai porti di navigazione interna ed ai terminali intermodali, nonché al progetto autostrada Lisbona – Valladolid.

Grazie a tale decisione viene enfatizzata la dimensione **multimodale** della rete.

L'orizzonte temporale previsto in tale decisione per portare a termine le opere di infrastruttura programmate era stato fissato per il **2010**. I lavori, tuttavia, non sono avanzati rapidamente così come era stato previsto al momento del lancio delle TEN.

La crisi dei progetti TEN è stata attribuita essenzialmente a due fattori.

- Il primo, di natura finanziaria, è legato ai limiti di bilancio imposti dal trattato di Maastricht: in tutti i paesi comunitari, si è passati da un ammontare di investimenti in infrastrutture pari mediamente all'1,5% negli anni '80 all'1% medio degli anni '90.
- Il secondo è da attribuirsi ad una scarsa volontà politica dei diversi paesi membri ad impegnarsi in progetti transfrontalieri, privilegiando l'utilizzo delle poche risorse disponibili per progetti di carattere nazionale.

<sup>1</sup> G.U. n. L228 del 09/09/1996

<sup>2</sup> G.U. n. L 185 del 06/07/2001

<sup>3</sup> G.U. n. L167 del 30/04/2004

La Commissione ha deciso, pertanto, di avviare una fase di revisione della politica delle reti transeuropee che avrebbe dovuto tener conto anche delle problematiche dell'allargamento e delle tendenze di cambiamento osservate nei flussi di traffico internazionale.

Nel 2003, si è pertanto affidato al gruppo ad alto livello sulla rete transeuropea di trasporti **Van Miert** l'incarico di formulare nuove proposte in linea con il libro bianco sulla politica europea per i trasporti per il 2010.

La **decisione n. 884/2004/CE** del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, che tiene conto delle considerazioni dello studio del gruppo ad alto livello, definisce la situazione attuale della politica TEN-Trasporti:

- Il **limite temporale** entro il quale concludere i progetti è spostato dal 2010 al **2020**.
- Viene presentato un **elenco di 30 progetti prioritari** adattato alle dimensioni dell'Unione allargata che, oltre ad includere i 14 progetti individuati nella decisione n. 1692/96/CE, comprende le autostrade del mare ed il progetto di navigazione satellitare Galileo.
- Gli Stati membri dovranno attuare la **valutazione ambientale** dei piani e dei programmi in conformità della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente al fine di garantire, tra l'altro, un coordinamento adeguato, di evitare la duplicazione degli sforzi e di realizzare una semplificazione e accelerazione dei processi di pianificazione per i progetti e i corridoi transfrontalieri.
- Si crea una rete transeuropea delle **"autostrade del mare"** che intende concentrare i flussi di merci su percorsi logistici basati sulla modalità marittima con lo scopo di ridurre la congestione stradale e di migliorare l'accessibilità delle aree insulari e periferiche. Le autostrade del mare potranno includere il trasporto combinato di merci e persone, a condizione che le merci rivestano un ruolo predominante.
- La Commissione, d'accordo con gli Stati membri e previa consultazione del Parlamento, designa un **coordinatore europeo** al fine di facilitare l'attuazione di determinati progetti di interesse europeo, ed in particolar modo dei progetti transfrontalieri o sezioni transfrontaliere degli stessi.
- I progetti prioritari individuati vengono **dichiarati "di interesse europeo"**. L'introduzione di tale concetto implica un trattamento prioritario per quanto concerne le procedure finanziarie e di autorizzazione e concentra su tali progetti le risorse disponibili tramite i diversi strumenti finanziari comunitari previsti per le reti.
- Le **sezioni transfrontaliere** sono considerate sezioni indivisibili dal punto di vista tecnico e finanziario nei confronti delle quali gli Stati membri si impegnano congiuntamente e predispongono una struttura comune.

Il **costo stimato di realizzazione di tutti i progetti** proposti dalla Commissione è di circa 220 miliardi di Euro fino al 2020, 80 dei quali saranno spesi entro il 2006 per i progetti più maturi. Il 20% dell'importo totale potrebbe essere

finanziato dal settore privato, mentre il resto dovrà provenire dai bilanci nazionali e da quello della Comunità, in particolare nel quadro delle prospettive finanziarie dopo il 2006. Il costo totale di realizzazione della rete transeuropea di trasporto, compresi i progetti di interesse comune non classificati come prioritari (ma escluso l'importo necessario per realizzare le autostrade del mare, non ancora noto), corrisponde a 600 miliardi di Euro. L'esecuzione dei progetti prioritari dovrebbe consentire risparmi di tempo per un valore di 8 miliardi di Euro l'anno, contribuire a ridurre l'aumento dell'inquinamento dovuto ai trasporti, favorire un assetto territoriale equilibrato e migliorare il potenziale di crescita dell'Unione europea.

### **MODALITA DI FINANZIAMENTO**

I principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee sono contenuti nel regolamento n. 2236/95<sup>4</sup> del Consiglio del 18 settembre 1995 e nei successivi regolamenti n. 1655/1999<sup>5</sup> del 19 luglio 1999 e n. 807/2004<sup>6</sup> del 21 aprile 2004 del Consiglio e del Parlamento europeo.

L'importo totale del contributo comunitario non deve superare il 10% del costo totale dell'investimento. Nei seguenti casi, tuttavia, l'importo del contributo comunitario può raggiungere il 20%: progetti relativi a sistemi di posizionamento e navigazione satellitare, progetti prioritari nel settore delle reti energetiche e tratte di progetti di interesse europeo individuati nella decisione del 1996 purché avviati prima del 2010 che mirano a sopprimere le strozzature, a realizzare tratte mancanti transfrontaliere, e che attraversano barriere naturali contribuendo all'integrazione del mercato interno.

Il contributo comunitario può assumere le seguenti forme:

- a) cofinanziamento di studi relativi ai progetti, compresi studi preparatori, studi di fattibilità e di valutazione. La partecipazione comunitaria non può essere generalmente superiore al 50% del costo totale di uno studio tranne in casi eccezionali,
- b) agevolazioni in conto interessi per un massimo di 5 anni su prestiti concessi dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) o da altri organismi finanziari pubblici o privati,
- c) sovvenzioni dirette agli investimenti in casi debitamente giustificati,
- d) contributo alle commissioni a garanzia di prestiti del Fondo europeo per gli investimenti o di altri istituti finanziari,
- e) partecipazione al capitale di rischio per i fondi di investimento o per altri organismi finanziari comparabili che forniscono prioritariamente capitali di rischio ai progetti di reti transeuropee.

La Commissione promuove in modo mirato il ricorso a fonti private di finanziamento e sostiene il partenariato pubblico-privato nella progettazione e nell'esecuzione dei progetti.

---

<sup>4</sup> G.U. n. L228 del 23/09/1995

<sup>5</sup> G.U. n. L 197 del 29/07/1999

<sup>6</sup> G.U. n. L143 del 30/04/2004

## PROSPETTIVE FINANZIARIE 2007/2013

Il 14 luglio la Commissione europea ha adottato tre proposte di regolamento nel campo dei trasporti proponendo, per il periodo 2007/2013, lo stanziamento di più di **22 miliardi di euro** per le **reti transeuropee di trasporto e di energia (TEN)**, il programma **Marco Polo** ed il programma **Galileo**.

La Commissione propone una rivisitazione profonda del bilancio e delle modalità di erogazione degli aiuti finanziari per le **TEN**. Il regolamento propone uno stanziamento di **20,35 miliardi di euro**, la concentrazione degli aiuti su un numero limitato di progetti ed un tasso di finanziamento in casi eccezionali fino al 50% dei costi sostenuti per progetti transfrontalieri. Il budget, di molto superiore a quello stanziato per l'attuale programmazione che ammonta a 4,6 milioni di euro, permetterà di cofinanziare i 30 progetti prioritari TEN.

La seconda proposta riguarda il prolungamento fino al 2013 del programma "**Marco Polo II**", volto ad incoraggiare il trasferimento modale verso modi di trasporto poco inquinanti, con una dotazione di bilancio di 740 milioni di euro. In tale programma rientreranno le "autostrade del mare" che fanno parte dei nuovi progetti prioritari delle TEN.

Infine, è stato proposto di stanziare 1 miliardo di euro per completare l'aiuto all'avviamento del sistema di radionavigazione satellitare **Galileo**.

### I PROGETTI TEN CHE RIGUARDANO IL SISTEMA LIGURE

I seguenti progetti prioritari all'interno delle reti TEN, riguardano la Liguria in modo diretto o indiretto. A lato è indicata la data in cui si prevede l'ultimazione della costruzione delle varie tratte.

#### **Asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa**

- Lione-Mulhouse-Mülheim **3** con la sezione transfrontaliera Mulhouse-Mülheim (2018);
- Genova-Milano/Novara-frontiera svizzera (2013);
- Basilea-Karlsruhe (2015);
- Francoforte-Mannheim (2012);
- Duisburg-Emmerich (2009) **4**;
- "Ferrovia del Reno" Rheidt-Anversa, sezione transfrontaliera (2010).

#### **Autostrada del mare dell'Europa sudoccidentale** (Mediterraneo occidentale), che collega

Spagna, Francia, Italia, compresa Malta, e che collega l'autostrada del mare dell'Europa sudorientale (2010).

#### **Asse ferroviario Lione-Trieste-Divaèa/Koper-Divaèa-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina 1**

- Lione-St Jean de Maurienne (2015);
- Galleria del Moncenisio (2015-2017), sezione transfrontaliera;

- Bussoleno-Torino (2011);
- Torino-Venezia (2010);
- Venezia-Ronchi Sud-Trieste-Divaèa (2015);
- Koper-Divaèa-Lubiana (2015);
- Lubiana-Budapest (2015).

**Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo**

- Halle/Lipsia-Norimberga (2015);
- Norimberga-Monaco di Baviera (2006);
- Monaco di Baviera -Kufstein (2015);
- Kufstein-Innsbruck (2009);
- Galleria del Brennero (2015), sezione transfrontaliera;
- Verona-Napoli (2007);
- Milano-Bologna (2006);
- Ponte ferroviario/stradale sullo stretto di Messina-Palermo (2015).