



COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

Bruxelles, 23.04.1997
COM(97) 172 def.

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO

**Collegamento della rete infrastrutturale
di trasporto dell'Unione
con i paesi vicini**

Verso

una politica paneuropea delle reti di trasporto in cooperazione

Riassunto

L'interconnessione della rete infrastrutturale di trasporto dell'Unione con quella dei paesi vicini presuppone una strategia paneuropea di cooperazione. La rete paneuropea è vitale per la competitività, la crescita e l'occupazione.

La Commissione è convinta della necessità di un approccio generale per la rete paneuropea, in termini di copertura geografica e di questioni da trattare, che vada al di là dell'infrastruttura e comprenda l'interoperabilità, l'uso di sistemi di trasporto intelligenti e la compatibilità con gli obiettivi ambientali.

Oltre all'Europa occidentale, la rete paneuropea coprirà i paesi dell'Europa centrale e orientale, compresi i paesi europei dell'ex Unione Sovietica e i partner dell'Unione nella regione Mediterranea.

Questo approccio generale deve tener conto della posizione speciale dei paesi candidati all'adesione che stanno esaminando con l'UE le loro esigenze infrastrutturali di trasporto onde estendere la rete di trasporto transeuropea al proprio territorio.

Questo approccio è ripreso nel meccanismo di una partnership per le reti paneuropee e comprende cinque temi di azione sulla base di un approccio comune orientato alla mobilità sostenibile:

- I corridoi e le zone paneuropei come quadro generale per garantire servizi di trasporto efficienti con tutti i nostri vicini. La Commissione incoraggia tutti i paesi europei, le istituzioni finanziarie internazionali e il settore privato ad adoperarsi per completare questi corridoi. La Commissione si compiace degli sforzi in atto nel bacino mediterraneo per realizzare un approccio simile, concreto e pratico per gli investimenti nei trasporti nella regione;
- L'estensione delle TEN ai paesi candidati nell'ambito della strategia di preadesione;
- Un approccio europeo comune in materia di tecnologia dei trasporti, per garantire in particolare l'interoperabilità;
- L'incoraggiamento delle tecnologie di trasporto intelligenti in tutta la rete paneuropea;
- La cooperazione in materia di ricerca e tecnologia.

La valutazione socioeconomica e la valutazione ambientale strategica costituiscono l'elemento fondamentale di una strategia di rete su scala europea e devono pertanto essere integrate nei cinque temi di cui sopra.

Oltre a questi temi, la partnership deve trattare le questioni finanziarie, istituzionali e regolamentari

In materia di finanziamenti, la percentuale maggiore dell'investimento infrastrutturale proviene da fonti nazionali; come criterio generale, si dovrebbe assegnare almeno l'1%, e di preferenza fino al 2% del PIL al miglioramento dell'infrastruttura di interesse europeo nei paesi dell'Europa centrale e orientale. I necessari investimenti non saranno però possibili senza un sostegno esterno.

Per i paesi candidati all'adesione bisogna elaborare un programma TEN comprendente più paesi, per rafforzare il funzionamento dell'economia di mercato in generale ed accelerare così l'adozione dell'*acquis* comunitario e il pieno sviluppo delle politiche comuni. Per il Mediterraneo, si esaminerà l'opportunità di conferire una maggiore importanza alle reti di trasporto. La Commissione avvierà le misure necessarie per garantire il coordinamento orizzontale e la compatibilità tra i vari strumenti di bilancio per l'investimento nelle reti di trasporto nei corridoi e nelle zone.

La Commissione coopererà con le istituzioni finanziarie internazionali, in particolare la BERS, la Banca mondiale, la BEI e il FEI, per elaborare un approccio coerente nelle iniziative a favore della realizzazione di corridoi e zone di trasporto paneuropei.

Gli aspetti istituzionali e regolamentari della partnership devono avere un carattere evolutivo e far capo ai vari organismi esistenti.

Affinché la rete di trasporto europea possa far fronte alle esigenze del XXI secolo, è necessario realizzare nei prossimi due decenni una partnership su scala continentale. La Commissione presenta al riguardo un piano di azione a conclusione della presente comunicazione.

Il concetto di partnership per la rete paneuropea e il correlato piano di azione saranno presentati alla Conferenza paneuropea dei Trasporti che si terrà in giugno a Helsinki

Introduzione

1. Ai fini della capacità concorrenziale di qualsiasi economia, occorre un'infrastruttura ben sviluppata e moderna. Gli argomenti a favore delle TEN nell'UE valgono anche per la loro estensione a livello paneuropeo. L'estensione delle reti paneuropee ai paesi vicini può contribuire direttamente ad un miglioramento costante e sostenibile della crescita e della competitività e, di riflesso, all'occupazione e al benessere sociale, grazie a costi ridotti e a migliori possibilità di esportazione, nell'UE e nei paesi interessati.
2. Per le TEN è anche importante l'aspetto dello sviluppo regionale. È possibile ovviare agli svantaggi delle regioni periferiche e meno favorite grazie ad una maggiore mobilità e a collegamenti *fisici migliorati, non solo nell'Unione ma anche tra l'Europa occidentale e orientale e il bacino mediterraneo*. Il completamento della rete di trasporto transeuropea nell'UE permane una priorità centrale. Parallelamente, bisogna realizzare un quadro coerente a livello paneuropeo per garantire l'interconnessione e l'interoperabilità.
3. Sulla base dei vari accordi dell'Unione¹ con i suoi vicini, la Commissione nel corso degli anni ha avviato varie iniziative concernenti quattro gruppi di paesi - i paesi dell'Europa centrale (PEC), i nuovi Stati indipendenti (NSI), gli Stati del SEE e la Svizzera e i paesi del bacino mediterraneo - nell'ottica di promuovere l'interconnessione della rete di trasporto transeuropea dell'Unione (TEN-Tr) con le reti di questi paesi.
4. È stata finora seguita un'impostazione pragmatica che ha portato ad alcuni sviluppi positivi ma che è risultata a volte disorganica, nel senso che sono state colte le opportunità man mano che esse si presentavano. Esistono inoltre dei 'vuoti' da colmare, soprattutto nell'ex Jugoslavia, dove il processo di pace creerà nuovi obblighi e opportunità e nel Mediterraneo orientale dove le tensioni politiche hanno per ora reso difficile l'elaborazione e l'attuazione di un approccio coerente. L'evoluzione nella natura e nella qualità delle relazioni dell'Unione con i diversi paesi vicini, in particolare i paesi candidati all'adesione e i paesi del bacino mediterraneo, indica la necessità di elaborare ora una strategia più generale.
5. Tale strategia deve contribuire a consolidare le varie azioni ai diversi livelli e perseguire lo sviluppo di un'infrastruttura di trasporto paneuropea multimodale ed equilibrata. La strategia dovrebbe inoltre promuovere un approccio comune nella pianificazione sostenibile delle reti tra l'Unione e i suoi partner ed incentrare gli investimenti su progetti di infrastruttura di trasporto prioritari per l'Unione, i PEC, gli NSI e i paesi del bacino mediterraneo.

Elementi di una strategia per le reti di trasporto

6. Le finalità di cui sopra devono essere attuate attraverso le attività in corso, basate su cinque elementi di una strategia sulle reti di trasporto: corridoi e zone di trasporto paneuropei, estensione dell'approccio di rete transeuropea ai nuovi membri dell'Unione, uso della tecnologia nei trasporti secondo un'impostazione comune, uso intelligente delle reti di trasporto e cooperazione paneuropea

¹ Gli accordi europei (e gli accordi sui trasporti, ove applicabile) con gli Stati dell'Europa centrale e orientale, gli accordi di partnership e di cooperazione con i nuovi Stati indipendenti e gli accordi euromediterranei con gli Stati del bacino mediterraneo, l'accordo SEE con la Norvegia, l'Islanda e il Liechtenstein, l'accordo sui trasporti con la Svizzera, gli accordi di associazione con la Turchia, con Malta e Cipro.

in materia di R&S. Sulla base di questi elementi strategici, la Commissione è a favore di una partnership su scala europea per le reti di trasporto.

7. Nella progettazione e nello sviluppo della rete di trasporto paneuropea, compresi i corridoi e le zone, si deve tener conto della dimensione ambientale in relazione a tutti i cinque temi: la mobilità sostenibile in tutta Europa deve essere un obiettivo intrinseco di ogni sviluppo dell'infrastruttura di trasporto. Ogni strategia di rete su scala europea deve quindi comprendere una valutazione ambientale ed una valutazione socioeconomica. Considerati la costante evoluzione metodologica e i continui sviluppi resi possibili dalla RST, anche i progettatori e i promotori di rete necessitano uno scambio permanente di conoscenze con la comunità scientifica del settore e devono in particolare poter avvalersi dei metodi attualmente elaborati dalla Commissione per attuare gli orientamenti TEN e il programma RST sui trasporti.

I corridoi e le zone di trasporto paneuropei

I corridoi di trasporto paneuropei

8. La seconda Conferenza paneuropea sui trasporti, svoltasi a Creta nel 1994, ha individuato nove corridoi di trasporto prioritari per l'Europa centrale e orientale, come punto di partenza per ulteriori sviluppi. I nove corridoi sono indicati nelle carte allegate e saranno descritti in un opuscolo che i servizi della Commissione pubblicheranno in aprile; le carte e l'opuscolo presentano la situazione dei lavori all'inizio del 1997. Per maggiori particolari, cfr. l'allegato.

9. I corridoi hanno avuto e continueranno ad avere una grande importanza nel sostegno delle istituzioni finanziarie internazionali a favore degli investimenti nell'infrastruttura di trasporto. Soprattutto le riunioni del gruppo trasporti del G-24 (cui partecipano investitori, banche ed amministrazioni) hanno sostenuto le iniziative per tradurre in realtà i corridoi. Il concetto di corridoio è stato anche determinante per razionalizzare le proposte di investimento nell'infrastruttura di trasporto alla luce delle risorse disponibili. I protocolli d'intesa (Memoranda of Understanding - MoU) tra i paesi interessati hanno sottolineato il loro impegno ed evidenziato ulteriormente il ruolo dei corridoi come punti centrali di investimento.

10. L'investimento infrastrutturale necessita l'individuazione di progetti redditizi da finanziare con i bilanci nazionali, il bilancio comunitario, i prestiti delle istituzioni finanziarie ed eventualmente l'apporto del capitale privato. Per selezionare tali progetti ai fini di una celere attuazione, sono stati stabiliti vari criteri in una relazione presentata dalla Commissione alla Conferenza di Creta. Questi criteri² sono ora *grossa modo* accettati per grandi progetti infrastrutturali nell'Europa centrale e orientale. Ciò è il frutto dell'esperienza acquisita negli ultimi due anni dai gruppi di lavoro del G-24 e dagli ambiti comunitari competenti per le TEN e costituisce una solida base per futuri investimenti. La Commissione promuoverà l'adozione di questi criteri nella selezione di tutti i progetti cui partecipa la Comunità.

11. Finora, soprattutto per ragioni pratiche, i corridoi hanno riguardato principalmente i trasporti stradali, ferroviari e, in misura limitata, per via navigabile (Danubio). Ai fini di una mobilità sostenibile in tutta Europa, è necessario però considerare tutti i modi di trasporto in relazione ai loro vantaggi comparati: un corridoio paneuropeo deve avere un'impostazione multimodale e nella realizzazione, in funzione di analisi socioeconomiche e ambientali, si potrà dare la preferenza a taluni modi di trasporto.

² Cfr. allegato.

Le zone di trasporto paneuropee

12. Nella riflessione in atto sulle necessità infrastrutturali, è risultato che il concetto di corridoi non è veramente applicabile a zone come il Mar Nero e i relativi collegamenti con il Mar Egeo, alla regione artica dell'Europa e al bacino mediterraneo, compresa la parte adriatica. In queste zone occorre determinare oculatamente la combinazione ottimale di collegamenti, nodi e strutture marittime ed aeronautiche. La Commissione propone pertanto di completare il concetto di corridoio con un concetto di zona: le **zone di trasporto paneuropee** che sarà anche presentato alla Conferenza paneuropea di Helsinki.

13. Le zone saranno definite secondo regole e criteri uguali a quelli applicati ai corridoi². Sarà opportuno elaborare protocolli d'intesa tra i paesi interessati, nell'ottica di programmi di studio speciali, ma realistici, per promuovere l'efficienza dell'infrastruttura di trasporto nelle zone corrispondenti, garantire norme elevate di sicurezza e protezione ambientale, e promuovere una mobilità paneuropea sostenibile dei passeggeri e delle merci.

14. Nel Mediterraneo, a titolo prioritario, si devono agevolare e migliorare i flussi di trasporto marittimi. A più lungo termine, sarà comunque necessario mettere a punto un approccio generale per pianificare infrastrutture di trasporto efficienti nel Nord Africa e nel Medio Oriente, compresi i collegamenti attraverso la Turchia e il collegamento con le TEN-Tr nella parte meridionale dell'Unione europea e con la rete in fase di evoluzione dell'Europa sudorientale e della regione del Mar Nero. I paesi partecipanti hanno approvato un approccio basato sullo sviluppo di una rete globale e multimodale.

Estensione della rete transeuropea ai nuovi membri dell'Unione

15. Con l'approccio generale 'paneuropeo' auspicato nella presente comunicazione, la posizione dei candidati all'adesione deve essere considerata in modo speciale, in quanto questi paesi saranno poi incorporati nel sistema TEN dell'UE. Ciò costituisce un elemento della strategia di preadesione ed è strettamente collegato con la recente nota di informazione sul nuovo orientamento del programma PHARE nel contesto della strategia di preadesione.

16. Il 23 luglio 1996, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato gli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti³ (TEN-Tr). Gli orientamenti forniscono indicazioni fino all'anno 2010 per lo sviluppo di una rete di trasporto multimodale sul territorio dell'Unione, in particolare mediante la promozione dell'interconnessione e dell'interoperabilità delle reti nazionali, un loro uso intelligente e la loro compatibilità con gli obiettivi ambientali.

17. La rete di trasporto transeuropea è innanzitutto concepita a vantaggio dei cittadini dell'Unione per consentire la libera circolazione delle persone, dei beni e dei servizi in tutta l'Unione e conferire ai paesi e alle regioni un adeguato accesso ai centri europei, nel rispetto dell'ambiente.

18. Per i paesi candidati all'adesione, i servizi della Commissione, in risposta alla raccomandazione del dialogo strutturato tra il Consiglio e i ministri dei Trasporti dei PEC del 28 settembre 1995, hanno avviato un processo di valutazione delle esigenze infrastrutturali di trasporto (Transport Infrastructure Needs Assessment - TINA) per individuare le grandi linee delle misure necessarie per le TEN nei paesi candidati ed identificare le priorità e i progetti di interesse

³ Decisione 1692/96/CE (GU L 228 del 9.9.1996).

comune. Saranno in particolare esaminate la redditività economica dei progetti e le modalità di finanziamento. La valutazione ambientale strategica sarà integrata nel processo TINA.

19. Questo progetto è coordinato dal gruppo TINA composto di alti funzionari degli Stati membri e dei paesi candidati. Entro la fine del 1998, il gruppo prevede di presentare una prima relazione sulle possibilità di estensione della rete.

20. Per sviluppare una strategia di rete paneuropea si prevede, nell'ambito del processo TINA, lo sviluppo di collegamenti tra le TEN-Tr estese e le reti di altri paesi dell'Europa centrale e orientale (Albania, Bosnia Erzegovina, ERIM), gli NSI europei ed altri paesi terzi.

21. Nei paesi candidati, i corridoi e le zone, grazie al processo TINA, saranno gradualmente incorporati in una più fitta rete di trasporti transeuropea. I corridoi e le zone di trasporto paneuropei a medio e lungo termine rimarranno comunque l'infrastruttura di base per gli scambi tra l'Unione ampliata, i nuovi Stati indipendenti e le loro regioni e il bacino mediterraneo.

Verso un approccio europeo comune nella tecnologia sui trasporti

Interoperabilità dell'infrastruttura di trasporto, della relativa rete e gestione

22. Oltre ad altri aspetti⁴, l'interoperabilità concerne varie soluzioni fattibili tecnicamente per una rete di trasporto e i servizi correlati. In genere, l'interoperabilità tecnica viene realizzata mediante l'elaborazione di norme ed accordi a livello degli operatori economici: fornitori, erogatori di servizi e società di trasporto. Per motivi di sicurezza, ma anche perché fino ad epoca recente i trasporti rientravano nel settore pubblico, le specifiche tecniche erano stabilite spesso da un quadro regolamentare. A seguito del crescente orientamento al mercato del settore dei trasporti in Europa, si deve trovare il giusto equilibrio tra la normalizzazione da un lato e le misure regolamentari dall'altro.

23. L'interoperabilità dei vari modi di trasporto garantisce l'utilizzo in parallelo di varie tecnologie e l'utilizzo della stessa infrastruttura da parte di servizi basati su diverse tecnologie. L'interoperabilità comprende anche l'interconnessione dei vari sistemi pubblici o privati esistenti in Europa. Grazie all'interoperabilità delle reti, gli operatori possono fornire servizi di trasporto nella maniera più sicura ed economicamente più razionale riducendo al minimo i danni per l'ambiente, in una situazione di concorrenza reciproca, a vantaggio del settore dei trasporti come mercato.

24. I lavori concernenti la normalizzazione e gli approcci comuni per garantire l'interoperabilità sono stati portati avanti in vari ambiti: organizzazioni internazionali come UN-ECE per i trasporti terrestri, IMO per i trasporti marittimi ed EUROCONTROL o ECAC per i trasporti aerei, CEN, CENELEC ed ETSI per l'elaborazione di norme europee.

25. L'UN-ECE ha svolto grandi lavori sull'infrastruttura di rete per i trasporti terrestri nell'ambito degli accordi sugli assi stradali (AGR), le ferrovie⁵ (AGC), il trasporto combinato (AGTC) e più recentemente sulle vie di navigazione interna (AGN). Tutti questi accordi sono oggetto di ratifica da parte degli Stati membri dell'UN-ECE, ma non tutti li hanno ancora firmati. Per accelerare lo sviluppo di un'infrastruttura di trasporto paneuropea, la Commissione invita tali Stati a ratificare gli accordi il più presto possibile.

⁴ Per una completa definizione dell'interoperabilità, cfr. direttiva 96/48/CE, del 23.7.1996, articolo 2, lettera b).

⁵ Oltre alle iniziative dell'UN-ECE, le società ferroviarie hanno recentemente creato un gruppo di interesse economico (GEIE) per trattare in modo specifico le tecnologie dei treni ad alta velocità.

26. L'interoperabilità costituisce una delle principali priorità degli orientamenti TEN-T. L'interconnessione e l'interoperabilità con le reti di paesi terzi saranno determinate caso per caso. Il trattato sull'Unione europea menziona l'interconnessione e l'interoperabilità come un campo che si presta a progetti di interesse comune per l'Unione e i paesi terzi.

27. I paesi candidati all'adesione devono ravvicinare la loro legislazione rispetto all'*acquis* comunitario; al riguardo, i protocolli d'intesa esistenti prevedono un esame periodico delle questioni di interoperabilità. La Commissione considera l'interoperabilità delle reti un grande obiettivo di cooperazione in una partnership paneuropea per le reti.

L'uso intelligente delle reti di trasporto

28. L'uso intelligente delle reti di trasporto, grazie soprattutto a sistemi efficienti di gestione del traffico, pur contenuto in termini di necessità di investimento, potrà migliorare notevolmente i flussi di traffico aumentando l'utilizzo di capacità dell'infrastruttura esistente. La Commissione sostiene pertanto la realizzazione di questi concetti. La maggior parte di questi sistemi hanno caratteristiche applicative globali e non sono specifici per il territorio dell'Unione. Citiamo in particolare:

VTMIS:	Vessel Traffic Management and Information System (Sistema di informazione e gestione del traffico marittimo) per le acque europee
ERNP:	Europe's future Radio-navigation Plan (Futuro piano di radionavigazione), in corso di preparazione
ATM:	Air Traffic Management (Gestione del traffico aereo), in linea con il programma europeo di armonizzazione ed integrazione del controllo del traffico aereo (European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Programme - EATCHIP)
GNSS:	Global Navigation Satellite System (Sistema globale di navigazione via satellite). Questo sistema, di grande importanza per i futuri sistemi ATM, è destinato ad influenzare tutti i tipi di gestione del traffico
ERTMS:	European Rail Traffic Management System (Sistema di controllo dell'esercizio per le ferrovie europee), messo a punto nell'ambito dei programmi e delle attività R&S dell'Unione
RTT:	Road Transport Telematics (Telematica applicata ai trasporti) per ottimizzare le capacità infrastrutturali esistenti, collegare reti e servizi, migliorare la sicurezza e ridurre l'impatto negativo dei trasporti sull'ambiente
TEDIM:	Telematics for Trade Logistics and Delivery management (Telematica per la logistica degli scambi e la gestione delle forniture). Questo sistema, gestito da Finlandia, Russia e Germania nella zona del Mar Baltico potrebbe essere utilmente esteso ad altre aree in Europa, quali il Mar Nero o l'Adriatico.

Questo elenco di attività attesta l'entità delle iniziative in corso nel settore dei trasporti per sfruttare le moderne tecnologie offerte dalla tecnologia dell'informazione e delle telecomunicazioni. La Commissione invita i suoi vicini europei ad unirsi, ove indicato, a queste attività.

29. L'investimento nelle reti intelligenti di trasporto è molto redditizio in relazione all'entità dell'investimento; lo sviluppo di un'infrastruttura per un uso intelligente delle reti di trasporto necessita finanziamenti pari al 10% circa dei costi dell'infrastruttura fisica pur consentendo un incremento del 30% del traffico senza investimenti supplementari di capacità. Questo campo sembra adatto alla partecipazione del settore privato, soprattutto per i servizi a "valore aggiunto". Sono già state avviate e saranno promosse partnership pubblico-privato (PPP).

La cooperazione paneuropea nella ricerca sui trasporti

30. I trasporti sono sempre stati un importante settore di innovazione dell'economia. L'Unione ha pertanto dedicato un grande spazio ai trasporti nel suo programma quadro di ricerca e sviluppo e dimostrazione. L'infrastruttura di trasporto paneuropea è inoltre una componente essenziale di vari filoni di ricerca strategica sui trasporti (comprensione della mobilità, economia dei sistemi di trasporto, sviluppo dell'intermodalità, organizzazione sistemica ed interoperabilità, integrazione di nuove tecnologie, valutazione politica), nell'ambito del programma quadro della Comunità in materia di ricerca, sviluppo e dimostrazione. Nel campo "Valutazione politica", un elemento importante riguarda la valutazione strategica degli sviluppi dei corridoi, miglioramenti delle TEN e loro estensione ai PECO/NSI.

31. La Commissione considera la cooperazione nella R&S sui trasporti con i paesi vicini una parte importante della sua politica di cooperazione e, per i paesi candidati all'adesione, un mezzo per accelerare l'adeguamento del loro settore dei trasporti a quello dell'Unione. La maggior parte dei paesi europei hanno anche programmi nazionali per promuovere il settore dei trasporti. Nell'ambito dell'attuale Quarto programma quadro, il programma specifico "Ricerca sui trasporti" è aperto alla partecipazione dei PEC/NSI. Sono inoltre disponibili finanziamenti in base al programma specifico sulla cooperazioni internazionale (INCO) per sostenere la partecipazione di organismi di tali paesi ai progetti del programma Trasporti. Fino al marzo 1997, 25 partner diversi di tali paesi partecipano a 24 progetti e il contributo comunitario a tale partecipazione è di 1,2 milioni di ECU. Queste attività continueranno nel Quinto programma quadro.

Verso una partnership su scala europea per le reti di trasporto

32. In relazione alla finalità di creare una rete di trasporto multimodale in tutto il continente europeo, il concetto di una partnership su scala europea per le reti di trasporto tra l'Unione, i governi degli Stati membri, i governi degli altri paesi interessati, le istituzioni finanziarie internazionali e il settore privato si configura molto adatta, soprattutto per l'evoluzione delle strutture regolamentari ed organizzative.

33. Partendo dall'esperienza acquisita in materia di sviluppo infrastrutturale in questa regione, tale partnership deve fornire un quadro stabile agli investitori potenziali per le loro transazioni finanziarie e, in modo analogo, ai fornitori di servizi di costruzione e di trasporto e ai fabbricanti di apparecchiatura. I partner governativi devono elaborare una serie di regole trasparenti che consentano agli investitori di farsi un'idea precisa dei rischi politici ed amministrativi dei loro progetti, rispettando al contempo le politiche comunitarie in materia di concorrenza, ambiente ed appalti.

34. Questa partnership a livello paneuropeo potrebbe anche promuovere l'istituzione di entità giuridiche per contribuire a gestire in maniera efficiente grandi progetti di investimento paneuropei.

35. Questa partnership va considerata sotto tre punti di vista: entità degli investimenti necessari e loro finanziamento; quadro regolamentare ed istituzionale e suoi limiti; un piano di azione per avviare tale partnership.

Costi di investimento e finanziamento

36. Gli investimenti infrastrutturali sono finanziati mediante vari strumenti complementari che variano notevolmente in Europa, ma i bilanci nazionali restano comunque la fonte di finanziamento più importante. Le misure concernenti l'infrastruttura di trasporto a livello europeo sono state finora prese nel settore pubblico. Alcune azioni tuttavia si sono svolte con la partecipazione del settore privato, in particolare finanziamento di aeroporti ed investimenti portuali, due campi dove il settore privato ha iniziato a stringere partnership pubblico-privato (PPP).

37. Nell'Unione europea, le spese degli Stati membri per l'infrastruttura rappresentano in media l'1,2% del PIL dell'UE⁶: in termini assoluti, ciò rappresenta circa 60 miliardi di ECU all'anno. A ciò vanno aggiunti i finanziamenti comunitari, ad esempio per i paesi "coesione", a titolo dei Fondi strutturali dell'UE e di una linea di bilancio speciale per le TEN. Rispetto agli sforzi degli Stati membri, i contributi comunitari sono contenuti, ma hanno un importante effetto catalizzatore.

38. Per i paesi vicini, è disponibile un certo aiuto finanziario comunitario, ma la maggior parte degli investimenti proviene da organismi finanziari internazionali (BEI, BERS e Banca mondiale) che dal 1990 hanno prestato circa 2,6 miliardi di ECU ai paesi dell'Europa centrale e orientale (PEC e NSI). I loro nuovi impegni comuni rappresentano circa 500 milioni di ECU l'anno per misure infrastrutturali. Le possibilità di sostegno finanziario variano a seconda della natura delle relazioni comunitarie con i paesi interessati e in funzione degli strumenti disponibili.

⁶ Per maggiori particolari, cfr. la relazione dell'European Centre for Infrastructure Studies (ECIS), Rotterdam: The State of European Infrastructure 1996.

I paesi dell'Europa centrale

39. Dato che le relazioni con i paesi candidati all'adesione si rafforzeranno notevolmente nel corso del processo di adesione, è prevedibile anche un aumento del volume degli scambi e del turismo tra l'Unione e questi paesi. Ciò aumenterà la pressione sull'attuale rete di trasporto, piuttosto carente, e nei prossimi anni saranno necessari ingenti investimenti nelle infrastrutture di trasporto.

40. Gli investimenti necessari per creare le TEN-Tr nei PEC⁷ sono stimati a 50-90 miliardi di ECU per i prossimi 15 anni. Si tratta soprattutto di allineare la rete stradale e ferroviaria sulle norme dell'Europa occidentale per far fronte al previsto incremento del traffico, senza prendere in considerazione nuovi collegamenti. Considerate le limitazioni dei bilanci nazionali dei PEC e l'enorme ritardo in materia di manutenzione, sarà necessaria una forte assistenza esterna. Il Consiglio ECOFIN ha già concluso, relativamente alla partecipazione della BEI al processo di preadesione, che gli Stati membri e la Commissione europea debbano dichiararsi unanimemente favorevoli alla creazione di un'importante struttura di sostegno nella fase di preadesione.

41. Dal 1992, il programma PHARE, concernente 10 paesi candidati all'adesione (Albania, Bosnia Erzegovina ed ERIM), ha finanziato investimenti nell'infrastruttura di trasporto per un totale di 600 milioni di ECU. Attualmente, circa il 25% del bilancio totale di PHARE può essere destinato ad investimenti nell'infrastruttura. Per i paesi in via di adesione, va varato un programma TEN multipaese. Ciò rafforzerà il funzionamento dell'economia di mercato in generale e accelererà l'adozione dell'*acquis* comunitario e il pieno sviluppo delle politiche comuni. Secondo i nuovi orientamenti conferiti a PHARE, questo programma continuerà a finanziare o cofinanziare insieme alla BEI, alla BERS e alla Banca mondiale grandi progetti infrastrutturali. Ingenti finanziamenti di fonti private e pubbliche continueranno ad essere assegnati ogni anno a favore di progetti di trasporto, soprattutto i corridoi paneuropei. Molto probabilmente, si dovrà prevedere un aumento dei finanziamenti da ora al 2005.

I nuovi Stati indipendenti

42. I nuovi Stati indipendenti sembrano abbastanza disposti ad aprire molte parti della loro infrastruttura ai trasporti paneuropei, soprattutto i corridoi e le zone di trasporto paneuropei. Ciò comporterà un aumento del traffico che creerà delle strozzature a causa delle carenze infrastrutturali. Un sostegno finanziario agli investimenti per eliminare tali strozzature sarebbe positivo per i trasporti paneuropei e gli scambi tra l'Unione e gli NSI.

43. La Banca mondiale e la BERS continueranno ad essere la principale fonte di finanziamento in questi paesi. L'assistenza tecnica comunitaria, via TACIS, è fornita nel quadro del programma Inter Stati per realizzare il corridoio II deciso a Creta (Germania, Polonia, Bielorussia, Russia) e il corridoio IX (Finlandia, Russia, Ucraina, Romania, Bulgaria, Grecia). Vari altri progetti sono inoltre sponsorizzati nel quadro del corridoio di trasporto Europa-Caucasia-Asia, deciso nel 1993.

44. Il nuovo programma di cooperazione transfrontaliera TACIS una volta pienamente operativo rimedierà a strozzature infrastrutturali specifiche ai principali posti di frontiera. Al riguardo saranno cofinanziati piccoli miglioramenti strutturali di rete. L'esperienza con questo programma permetterà di valutare l'opportunità di altri adeguamenti.

Mediterraneo

⁷ Le cifre fanno capo allo studio di M. Gaspard sul finanziamento dell'infrastruttura di trasporto nell'Europa centrale e orientale, pubblicato da Presses de l'école national des Ponts et chaussées, Francia.

45. Le esigenze finanziarie per l'infrastruttura di trasporto attorno al bacino mediterraneo devono ancora essere determinate. In questi paesi, la BEI ha cofinanziato negli ultimi anni diversi progetti, nell'ambito dei protocolli finanziari esistenti. Il programma MEDA promuove lavori preparatori per l'interconnessione delle reti di infrastruttura di trasporto e per progetti infrastrutturali nei trasporti, soprattutto mediante studi di fattibilità. Si dovrebbe esaminare l'opportunità di estendere questo tipo di attività nella programmazione bilaterale e regionale di MEDA. Il finanziamento degli investimenti effettivi dovrà comunque provenire da altre fonti, quali la BEI o la Banca mondiale. Per il Mediterraneo orientale, è stato creato un forum di coordinamento sul modello del G-24.

Coerenza globale

46. Le reti devono essere considerate in maniera coerente: la mancata realizzazione di un collegamento stradale in Russia può compromettere molti vantaggi legati ai correlati investimenti nei paesi candidati all'adesione. Non esiste però un programma che consenta all'Unione di sostenere investimenti infrastrutturali lungo i corridoi in maniera coerente. Le regole di INTERREG e della linea di bilancio TEN per il territorio dell'Unione, le regole del programma PHARE per l'Europa centrale e orientale, le regole di TACIS per i nuovi Stati indipendenti e il programma MEDA sono tutte diverse.

47. Sarebbe pertanto estremamente utile prevedere un approccio coordinato per coprire tutti i corridoi e le zone di trasporto paneuropei in maniera coerente. Secondo questo approccio coordinato, si tratterebbe di riconoscere l'opportunità di una differenziazione sotto taluni aspetti (ad esempio una percentuale massima di sovvenzione) e i diversi obiettivi politici di questi programmi, cercando al contempo di eliminare le differenze inutili (criteri di ammissibilità, modalità di cofinanziamento e portata geografica) che rendono difficile un approccio coerente nel finanziamento delle reti. Ciò non inciderebbe sulle dotazioni esistenti per determinati gruppi di paesi, bensì garantirebbe un loro uso coordinato a sostegno delle reti.

Questo approccio può integrarsi in un quadro più ampio di coordinamento con altri donatori, soprattutto le istituzioni finanziarie internazionali.

Il quadro regolamentare e organizzativo

48. Una partnership può assumere varie forme: da accordi molto informali a trattati tra Stati sovrani. L'azione del gruppo di lavoro "Trasporti" del G-24 è un esempio di partnership informale. La Commissione è disposta a continuare per il momento su questa linea. Esistono però vari accordi (gli accordi europei con i PEC, gli accordi di trasporto bilaterali con diversi Stati, gli accordi euromediterranei e i protocolli d'intesa) per diversi corridoi, utilizzabili secondo la Commissione in maniera coerente per realizzare la partnership.

49. Varie istituzioni ed organismi sono già attivi in questo campo. Secondo la Commissione, un approccio evolutivo dello sviluppo istituzionale e regolamentare facente capo ad organismi già operanti si presta a garantire la concretizzazione di un approccio generale per le reti paneuropee. Tale approccio comprenderebbe:

- La Conferenza paneuropea sui trasporti ad Helsinki che dovrebbe confermare il suo sostegno alla strategia dei corridoi.
- La Conferenza europea dei ministri dei Trasporti (ECMT) per i PEC e gli NSI, la BSEC per il Mar Nero e la Conferenza dei ministri dei Trasporti dei paesi mediterranei che potrebbero curare i necessari sviluppi politici di questa strategia.

- Il quadro del gruppo di lavoro “Trasporti” del G-24 che fornisce il necessario forum paneuropeo cui partecipano le istituzioni finanziarie e il settore privato. Un organismo simile è stato recentemente creato per il Mediterraneo.
- Per i paesi candidati all’adesione, il dialogo strutturato, nel quadro della strategia di preadesione, che consente di pianificare l’integrazione ufficiale di questi paesi nelle TEN.
- I comitati direttivi dei vari corridoi e zone creati nell’ambito dei protocolli d’intesa tra i paesi interessati.
- La cooperazione in corso con le istituzioni finanziarie internazionali, in particolare la BERS, la Banca mondiale, la BEI e il FEI, che va intensificata per elaborare un approccio coerente del sostegno alla realizzazione dei corridoi e delle zone di trasporto paneuropei.

50. Qui di seguito alcuni dei principi più importanti per la partnership:

- i) il quadro di pianificazione dei corridoi e delle zone di trasporto paneuropei deve essere pienamente sviluppato da tutte le parti interessate e applicato nelle discussioni sui futuri investimenti;
- ii) un approccio coerente dell’identificazione dei progetti, basato sui criteri elaborati nel quadro dei corridoi di Creta e degli orientamenti comunitari per le TEN-Tr;
- iii) la creazione di strumenti di investimento per valutare e sostenere i progetti sulla base di principi e regole il più possibile simili;
- iv) lo sviluppo del concetto di partnership pubblico-privato (Public Private Partnership - PPP) come importante strumento per partnership di investimento nel caso di progetti specifici, sulla base dei risultati del gruppo Kinnock ad alto livello competente per le PPP nella Comunità e l’importanza delle strutture organizzative che consentono la creazione di singole entità di progetto nel caso di grandi investimenti.

51. La Commissione è disposta a prendere le iniziative necessarie per stabilire una partnership per le reti di trasporto paneuropee. Il piano di azione in allegato contiene al riguardo una serie di iniziative.

Piano di azione della partnership per le reti di trasporto paneuropee

Per promuovere una stretta cooperazione tra tutte le parti interessate allo sviluppo delle reti di trasporto necessarie sul continente europeo, la Commissione vorrebbe istituire una partnership per le reti di trasporto paneuropee destinata ad operare nei prossimi due decenni e basata sugli strumenti esistenti. La partnership sarebbe un meccanismo per pianificare i trasporti in maniera coordinata, studiare le misure regolamentari e facilitare gli accordi finanziari a livello paneuropeo, sulla base delle iniziative seguenti. La Commissione presenterà questo concetto di partnership alla Conferenza di Helsinki.

Gli aspetti istituzionali e regolamentari della partnership devono avere carattere evolutivo, partendo dai numerosi organismi esistenti. La Commissione esaminerà l'opportunità di nuovi sviluppi istituzionali e nell'autunno 1998 presenterà una relazione sullo stato di avanzamento nella quale suggerirà eventuali altre azioni.

A: *Verso una pianificazione coordinata dei trasporti: cinque temi di azione*

I corridoi e le zone di trasporto paneuropei: uno strumento di pianificazione e una priorità per gli investimenti

1. La Commissione coordinerà i lavori preparatori per la terza Conferenza paneuropea sui trasporti che si svolgerà nel giugno 1997 a Helsinki. Con l'UN-ECE e la Conferenza europea dei ministri dei Trasporti (ECMT), essa proporrà una serie comune di corridoi e zone paneuropei prioritari per fornire il quadro di pianificazione a lungo termine necessario alla realizzazione della rete di trasporto paneuropea. La Commissione spera che la Conferenza sostenga questo quadro.
2. Dopo la terza Conferenza paneuropea, la Commissione continuerà ad utilizzare il quadro del G-24, in particolare i suoi sottogruppi regionali, nonché un gruppo simile per il Mediterraneo, per promuovere lo sviluppo infrastrutturale ed elaborerà regimi di finanziamento insieme alle istituzioni finanziarie internazionali.
3. Per controllare i progressi dei lavori nel settore dei corridoi e delle zone di trasporto paneuropei, la Commissione presenterà negli ambiti opportuni, eventualmente insieme all'UN-ECE e al segretariato dell'ECMT, relazioni ai ministri dei Trasporti.
4. La Commissione sosterrà attivamente gli sforzi degli Stati interessati ai corridoi e alle zone di trasporto paneuropei per concludere protocolli d'intesa onde creare gli ambiti per studiarne la realizzazione e stabilire una base per partnership di investimento in progetti specifici cui partecipa il settore privato.
5. Per l'Europa sudorientale occorrerà adoperarsi per integrare pienamente nella partnership paneuropea i paesi dell'ex Jugoslavia, come sostegno alla reintegrazione di questa regione, una volta verificatisi i presupposti necessari.

Estensione delle reti transeuropee ai nuovi membri dell'Unione

6. Nel contesto della strategia di preadesione, la Commissione continuerà il processo di valutazione delle esigenze infrastrutturali di trasporto (TINA) nell'ottica di estendere le TEN-Tr ai futuri membri dell'Unione. Alla fine del 1998, sarà disponibile una prima relazione di cui si terrà conto nella prima relazione sui progressi dei lavori relativi allo sviluppo della rete di trasporto

transeuropea che sarà presentata nel 1999 e tratterà la questione dell'estensione della rete ai nuovi membri potenziali.

Il dialogo strutturato nel quadro degli accordi europei continuerà a fornire un forum di orientamento politico dello sviluppo delle TEN nei paesi candidati.

Un approccio comune nell'uso della tecnologia di trasporto

7. La Commissione promuoverà azioni di interoperabilità e normalizzazione nel contesto dei corridoi e delle zone di trasporto paneuropei e l'estensione delle TEN-Tr, nonché incoraggerà la partecipazione di questi paesi terzi ai pertinenti organismi internazionali.

L'uso intelligente delle reti di trasporto

8. Come priorità in questo campo, la Commissione:

- avvierà nel quadro del G-24 i lavori necessari su GNSS onde estenderne la copertura a tutti i paesi vicini in Europa,
- promuoverà l'idea di un sistema di comando interoperabile per le ferrovie nei corridoi e nelle zone di trasporto paneuropei,
- contribuirà ad attuare un sistema coerente di sorveglianza delle navi in tutte le acque europee,
- promuoverà la normalizzazione dei sistemi di gestione del traffico stradale al di là delle frontiere dell'Unione,
- sosterrà tutte le attività atte a migliorare la gestione del traffico aereo in tutto il continente europeo.

9. Onde sostenere, conformemente agli obiettivi della politica comunitaria sullo sviluppo sostenibile, anche l'uso di modi di trasporto più compatibili con l'ambiente, la Commissione sosterrà attivamente il miglioramento dei sistemi di informazione del traffico basati sugli strumenti della società dell'informazione.

Cooperazione paneuropea nella R&S

10. La Commissione invita i ricercatori europei a cooperare più strettamente per una futura rete efficiente dei trasporti in Europa ispirata al concetto di mobilità sostenibile in tutta Europa. La partecipazione alla ricerca sui trasporti nell'ambito dei programmi quadro sarà presa in considerazione nel riorientamento del programma PHARE.

11. La Commissione avvierà e promuoverà l'applicazione della valutazione ambientale strategica di rete in varie forme, tra cui studi di dimostrazione.

B: Aspetti finanziari

12. La Commissione continuerà a sostenere la realizzazione dei corridoi e delle zone di trasporto paneuropei in base alle pertinenti linee di bilancio della Comunità, quali disponibili nell'attuale sistema di bilancio. Essa avvierà le misure necessarie per garantire il coordinamento e la compatibilità orizzontali tra i vari strumenti di bilancio per gli investimenti nelle reti di trasporto.

13. La Commissione raccomanda vivamente che, per l'intera Europa, i fondi e i programmi nazionali e le istituzioni finanziarie internazionali sostengano principalmente progetti infrastrutturali e di rete che contribuiscono a realizzare i corridoi e le zone di trasporto paneuropei oppure gli assi principali del trasporto paneuropeo sul territorio dell'Unione.

14. Per i paesi candidati all'adesione, la Commissione presenterà un programma TEN multipaese nell'ambito dei nuovi orientamenti del programma PHARE. Per il Mediterraneo, si esaminerà l'opportunità di conferire maggiore importanza a finanziamenti a favore delle reti di trasporto.

15. La Commissione coopererà con le istituzioni finanziarie internazionali, in particolare la BERS, la Banca mondiale, la BEI e il FEI, onde sostenere in maniera coerente la realizzazione dei corridoi e delle zone di trasporto paneuropei.

Allegato 1
Carte: I nove corridoi di trasporto paneuropei e loro connessione con le
TEN-Tr

Situazione febbraio 1997

TOWARDS A PAN-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK ROADS

LEGEND



European Union



EEA countries



Acceding countries



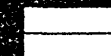
Other countries



Associated countries



Pan-European Corridors
(Crete, 1994) status: end of 1998



Trans-European Transport Network

I Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Warsaw (road component: Via Baltica; rail component: R1 Baltica) & Riga-Kaliningrad-Odansk (road & rail section: Via Hanseatica)

II Berlin-Warsaw-Minsk-Moscow

III Berlin-Dresden-Wroclaw-Lvov-Kiev

IV Berlin/Nurnberg-Praha-Budapest-Constantinople/Istanbul

V Venice-Trieste/Koper-Ljubljana boundary between Slovenia and Hungary; Budapest-boundary between Hungary and Ukraine; Uzgorod-Lvov (Kiev) with branches: Branch 1: Rijeka-Zagreb-boundary between Croatia and Hungary; Budapest-boundary between Hungary and Ukraine; Uzgorod-Lvov-Kiev and Branch 2: Bratislava-Zilina/Kosice-Uzgorod and their interactions with infrastructure and transports in all modes on the same or reasonably related routes

VI Gdansk-Warsaw-Zilina

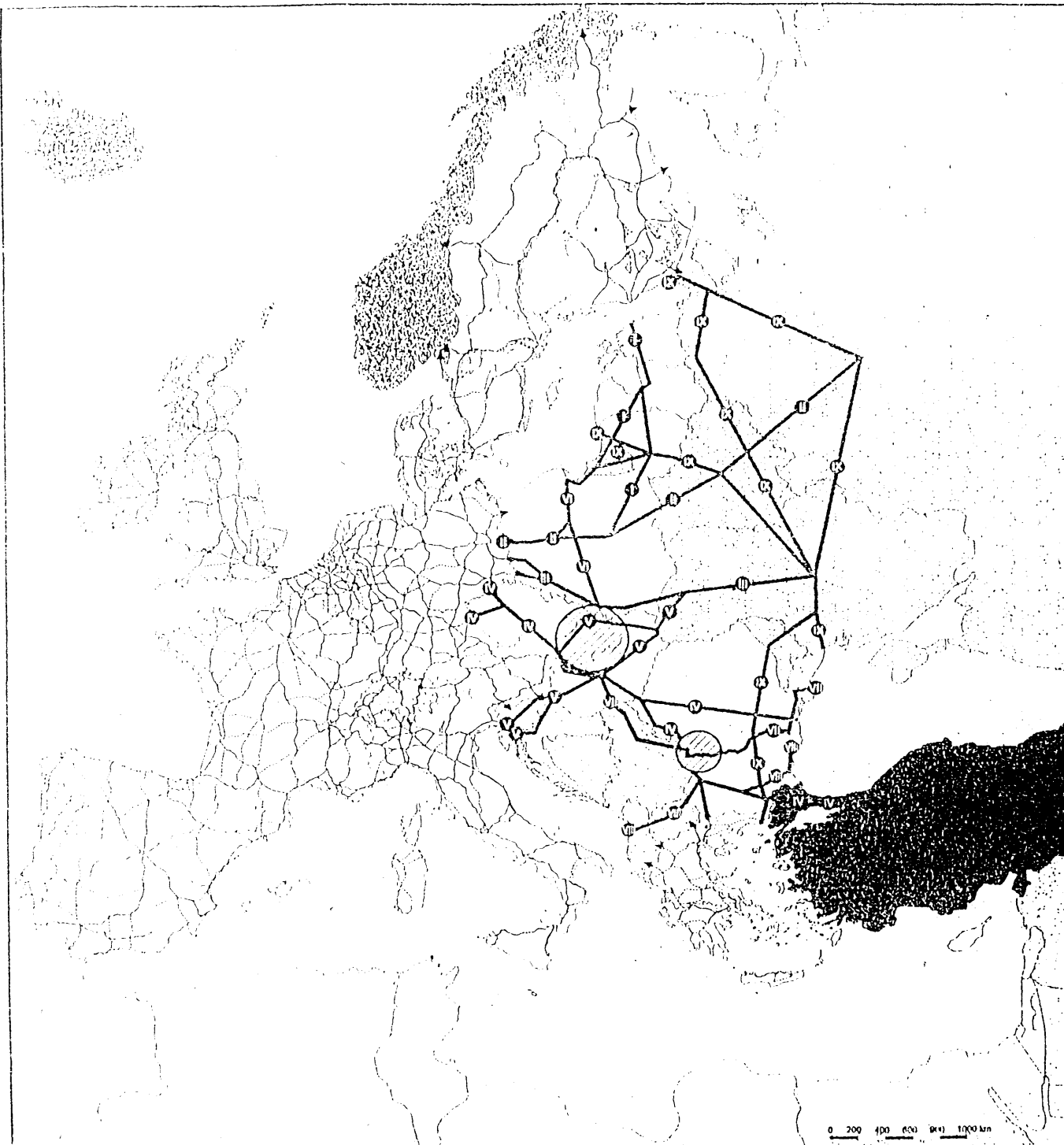
VII Danube

VIII Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Varna

IX Helsinki-St.Petersburg-Moscow-Pskov-Vitebsk/Kiev-Ljubany-Kichinev-Bucharest-Dimitrovgrad and branches: 9A: Odessa-Ljubany/Sk/Razdolnaya; 9B: D. Kiev-Minsk-Vilnius-Klaipeda-Kaliningrad



Prepared by the European Commission



0 200 400 600 800 1000 km

TOWARDS A PAN-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK RAILWAYS

LEGEND

 European Union

 EEA countries

 Acceding countries

 Other countries

 Associated countries

 Pan-European Corridors
(Crete, 1994) status: end of 1996

 Trans-European Transport Network

- I Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Warsaw (road component: Via Baltica) (rail component: Rail Baltica) & Riga-Kaliningrad-Gdansk (road & rail section: Via Hanseatica)
- II Berlin-Warsaw-Minsk-Moscow
- III Berlin-Dresden-Wroclaw-Lviv-Kiev
- IV Berlin-Nürnberg-Praga-Budapest-Constantinople/Thessaloniki/Istanbul
- V Venice-Trieste/Koper-Ljubljana-boundary between Slovenia and Hungary-Budapest-boundary between Hungary and Ukraine-Uzgorod-Lviv (Kiev) with branches: Branch 1: Rijeka-Zagreb-boundary between Croatia and Hungary-Budapest-boundary between Hungary and Ukraine-Uzgorod-Lviv-Kiev and Branch 2: Bratislava-Zilina-Kosice-Uzgorod and their interactions with infrastructures and transports in all modes on the same or reasonably related routes
- VI Gdansk-Warsaw-Zilina
- VII Danube
- VIII Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Varna
- IX Helsinki-St Petersburg-Moscow/Pskov/Vitabsk/Kiev-Ljubasvika-Kichinov-Bucharest-Dimitrovgrad and branches: BA: Odessa-Ljubasvika/Razdelnaya: SB+D: Kiev-Minsk-Vitabsk-Kalpedita-Kaliningrad



Prepared by the European Commission

0 200 400 600 800 1000 km

Realizzazione dei progetti di infrastruttura per i trasporti paneuropei

Il trattato che istituisce la Comunità europea prevede

progetti di interesse comune:

cioè progetti da eseguire all'interno dell'Unione secondo orientamenti comunitari e sostenuti dall'Unione conformemente alle disposizioni del regolamento finanziario per le reti e

progetti di interesse reciproco

cioè progetti che oltrepassano le frontiere dell'Unione o che sono situati in paesi terzi.

Le istituzioni finanziarie internazionali si limitano a quanto esse definiscono come:

progetti 'bancabili':

cioè progetti di minore entità, con un massimale di circa 500 milioni di ECU e, preferibilmente, progetti più piccoli. Questi progetti fanno parte di progetti più vasti di interesse comune/reciproco oppure di corridoi o zone prioritari.

La Conferenza di Creta ha suggerito di esaminare l'infrastruttura di trasporto paneuropea a tre livelli (cfr. riquadro).

Il livello uno fornisce principalmente orientamenti ai pianificatori basati su schemi di rete comunemente approvati dell'UN-ECE; i livelli due e tre riguardano gli strumenti per selezionare le priorità di investimento.

Il livello 2 è basato in parte sulle reti TEM e TER e su varie ipotesi:

Primo: ogni paese partecipante nell'Europa centrale e orientale deve essere interessato da almeno un corridoio;

Secondo: i corridoi vanno previsti soltanto se economicamente redditizi e se esistono buone prospettive di finanziarne adeguatamente lo sviluppo entro l'anno 2010;

Terzo: i corridoi scelti devono essere coerenti con il concetto di rete rafforzando così la loro singola redditività.

Criteri di selezione per il livello 3

I criteri di selezione obbligatori per i progetti prioritari nel settore dei trasporti paneuropei devono consentire di realizzare i corridoi e le zone di trasporto paneuropei. A tal fine, i progetti devono comprendere:

- * l'infrastruttura fisica necessaria ed economicamente redditizia di corridoi e zone secondo i loro piani di azione
- * l'infrastruttura necessaria per un uso intelligente dei sistemi di trasporto
- * la promozione di nuove o opportune tecnologie, compreso il materiale circolante, se ciò contribuisce a promuovere la politica comune sui trasporti (ad esempio sostegno al trasporto combinato)
- * il miglioramento del materiale circolante se ciò permette di evitare costosi investimenti infrastrutturali
- * i servizi necessari nei corridoi o nelle zone per i servizi di trasporto internazionali, in particolare ai punti di frontiera.

I progetti comprendono due fasi: preparazione ed investimento. La fase di preparazione ("fase di studio") contiene tutte le tappe necessarie verso la maturità dei progetti e necessita un sostegno

Il concetto a tre livelli proposto nella dichiarazione della seconda Conferenza sui trasporti paneuropei svoltasi a Creta il dal 14 al 16 marzo 1994, può essere così brevemente descritto:

Livello 1: Prospettive a lungo termine dello sviluppo dell'infrastruttura paneuropea di interesse comune, come rispecchiata negli strumenti internazionali AGR, AGC, AGTC messi a punto sotto gli auspici dell'UN-ECE. Non sono fissate scadenze per la realizzazione delle reti previste in questi strumenti.

Livello 2: Priorità a medio termine di interesse comune fino al 2010. Per l'Unione europea si tratta della rete di trasporto transeuropea, quale adottata dal Consiglio e dal Parlamento europeo nel luglio 1996. Per l'Europa centrale e orientale, si tratta di vari corridoi prioritari comprendenti tutti i modi di trasporto, tra cui soprattutto le reti TEM e TER. Attualmente, sono presi in considerazione 9 corridoi (indicati alla Conferenza di Creta) e l'elenco sarà riesaminato alla prossima Conferenza di Helsinki nel giugno 1997.

Livello 3: Priorità a breve termine di interesse comune (fino a 5 anni). I progetti devono essere situati nei corridoi definiti al livello 2 o identificati negli orientamenti comunitari come progetti di interesse comune. Per l'Europa centrale e orientale, sulla base di un elenco di progetti specifici già presentato, le priorità vanno determinate applicando criteri operativi concordati per la selezione di priorità. Le priorità dell'Unione europea figurano negli orientamenti comunitari; altre priorità saranno determinate conformemente alle procedure interne dell'Unione.

pubblico, soprattutto all'inizio. Il sostegno non rientra però nei regimi di investimento trattati nella presente comunicazione ed è considerato una parte obbligatoria ma distinta dello sviluppo di progetto.

I progetti di investimento da selezionare devono rispettare i criteri seguenti:

aspetti finanziari - disponibilità potenziale del finanziamento dimostrata, contributi fattuali dei bilanci governativi, sovvenzioni ed aiuti esteri, finanziamento privato. Si devono valutare i redditi potenziali legati allo sfruttamento del progetto, nonché altri incentivi per il finanziamento privato (trasferimento dei proventi dalle infrastrutture esistenti, concessione di terreni, ecc.) e, ove opportuno, si devono preparare piani sulla redditività finanziaria di un'entità commerciale preposta alla gestione dell'infrastruttura.

aspetti economici - come regola generale, il tasso di rendimento deve essere almeno del 10% circa. I calcoli devono essere basati su un'analisi economica effettuata secondo le migliori norme internazionali, tenendo conto dei costi e dei benefici interni ed esterni, ad esempio effetto rete del progetto, maggiore attrazione per gli imprenditori, turismo ed effetti ambientali.

maturità - possibile realizzazione immediata del progetto. Ciò significa che la fase di studio è stata completata con successo e che i seguenti aspetti/iniziative sono stati risolti o completati:

- finalizzazione degli accordi finanziari; osservanza di eventuali condizioni di finanziamento
- compatibilità con le pertinenti politiche e normative ambientali, compresa la valutazione ambientale di impatto e le relative procedure giuridiche
- acquisto di terreni, espropriazioni e procedure giuridiche
- appalti necessari
- studio di fattibilità del progetto completo secondo lo stato internazionale dell'arte
- ciò significa in particolare che i negoziati tra il governo centrale e i governi locali interessati devono essere stati completati.

sostenibilità ambientale - i progetti devono essere selezionati nell'ottica di contribuire ad un opportuno equilibrio modale e di ridurre al minimo l'impatto sull'ambiente. Si devono studiare gli effetti diretti, indiretti, indotti e cumulativi del progetto e delle sue alternative, tra cui gli effetti su altri modi di trasporto a seguito di diversioni causate dal progetto, gli effetti sul traffico e gli effetti potenziali sulla rete, nonché il contributo del progetto ad un'infrastruttura equilibrata, all'insegna della mobilità sostenibile che provochi il minore impatto ambientale possibile.

interconnessione/interoperabilità - migliorare l'interconnessione e l'interoperabilità geografiche e tecniche dei collegamenti internazionali ed interregionali: si deve dimostrare l'esistenza o la possibilità di un volume considerevole di traffico internazionale, tenendo conto del traffico internazionale medio sulla rete, nonché delle condizioni specifiche di ubicazione del progetto (vicino ad una frontiera, una città, ecc.). Come regola generale, i progetti devono concernere almeno il 10% del traffico internazionale, misurato in unità-autovettura (passenger car unit - PCU) per le strade e in misure equivalenti per altri modi.

In alternativa, si può considerare un progetto utile per l'interconnessione e l'interoperabilità se almeno tre parti dichiarano la loro disponibilità a partecipare al finanziamento del progetto oppure ad una diretta continuazione di esso.

Si devono rispettare, nella misura necessaria per garantire l'interoperabilità, le norme tecniche europee comuni figuranti nei vari accordi UN-ECE e stabilite dagli organismi comunitari (soprattutto CEN, CENELEC ed ETSI).

ISSN 0254-1505

COM(97) 172 def.

DOCUMENTI

IT

07 11 01

N. di catalogo : CB-CO-97-173-IT-C

ISBN 92-78-19005-5

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

L-2985 Lussemburgo