



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 7.8.2003  
COM(2003) 442 definitivo

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE  
AL CONSIGLIO, AL PARLAMENTO EUROPEO,  
AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO  
E AL COMITATO DELLE REGIONI**

**RETI TRANSEUROPEE  
RELAZIONE ANNUALE 2001**

{SEC(2003) 849}

## INDICE

Sommario: una panoramica delle TEN nel 2001 .....	5
1. Progressi di progetti specifici.....	12
1.1. Energia .....	12
1.2. Telecomunicazioni .....	12
1.3. Trasporti .....	12
2. Nuovi indirizzi e sviluppi; legislazione; Comitati TEN e gruppo di lavoro congiunto	15
2.1. Nuovi indirizzi e sviluppi.....	15
2.1.1. Energia	15
2.1.2. Telecomunicazioni .....	16
2.1.3. Trasporti .....	16
a) Il Libro bianco della Commissione sulla politica europea dei trasporti.....	16
b) Interoperabilità delle reti ferroviarie TEN-Trasporti .....	17
c) Il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) .....	18
d) Il “pacchetto infrastrutture”.....	19
e) Gestione del traffico aereo (ATM).....	21
f) Aeroporti .....	21
2.2. Legislazione .....	21
2.2.1. Revisione del regolamento finanziario sulle TEN .....	21
2.2.2. Revisione degli orientamenti TEN-Energia .....	22
2.2.3. Revisione degli orientamenti TEN-Telecom .....	23
2.2.4. Revisione degli orientamenti TEN-Trasporti.....	23
2.3. Comitati Energia, Telecomunicazioni e Trasporti; gruppo di lavoro congiunto .....	24
2.3.1. Energia .....	24
2.3.2. Telecomunicazioni .....	24
2.3.3. Trasporti .....	24
2.3.4. Gruppo di lavoro congiunto (Trasporti/Ambiente).....	25
3. Finanziamento delle TEN .....	26
3.1. Energia .....	26
3.2. Telecomunicazioni .....	26
3.3. Trasporti .....	27

3.4.	IDA.....	29
3.5.	Fondi strutturali e Fondo di coesione.....	29
3.5.1.	FESR.....	30
3.5.2.	Fondo di Coesione .....	30
3.6.	La Banca europea per gli investimenti (BEI).....	31
3.7.	Finanziamento degli Stati membri .....	33
3.8.	Finanziamento dell'infrastruttura in paesi terzi .....	34
3.8.1.	PHARE.....	34
3.8.2.	CARDS .....	34
3.8.3.	TACIS .....	34
3.8.4.	MEDA.....	35
3.8.5.	ISPA .....	35
4.	Finanziamento delle TEN: altri aspetti .....	39
4.1.	Programma indicativo pluriennale per le TEN-T (2001-2006).....	39
4.2.	Il bilancio TEN-T al di fuori del MIP .....	41
4.3.	Lo strumento di capitale di rischio a favore delle infrastrutture TEN .....	42
5.	Valutazione .....	43
5.1.	Energia .....	43
5.2.	Telecomunicazioni .....	43
5.3.	Trasporti .....	44
6.	Relazioni esterne .....	45
6.1.	Energia .....	45
6.2.	Trasporti .....	46
7.	Altre politiche dell'Unione con una dimensione TEN.....	49
7.1.	Ambiente.....	49
7.2.	Ricerca e sviluppo.....	50
7.3.	Concorrenza .....	51

## ELENCO DELLE TABELLE

Tabella 1: Finanziamento comunitario delle TEN nel 2001 ( <i>milioni di euro</i> ).....	11
Tabella 2: Impegni TEN-Energia ( <i>milioni di euro</i> ) .....	26
Tabella 3: TEN-T 2001 – Sostegno finanziario e numero di azioni proposte per categoria....	27
Tabella 4: TEN 2001 – Azioni proposte e sostegno per tipo e per forma.....	28
Tabella 5: Modi di trasporto.....	29
Tabella 6: Impegni assunti a titolo del Fondo di coesione per il finanziamento delle TEN-Trasporti, per paese.....	30
Tabella 7: Decisioni adottate nel 2001 in merito al finanziamento delle TEN a titolo del Fondo di coesione, per paese e per modo, espresse in percentuali .....	31
Tabella 8: Prestiti della BEI alle TEN (milioni di euro) .....	33
Tabella 9: Bilancio ISPA 2001 nel settore dei trasporti, per sottosettore .....	36
Tabella 10: Bilancio ISPA 2001: Impegni per paese .....	36
Tabella 11: Finanziamento ISPA per progetti nel settore dei trasporti approvati nel 2000 e nel 2001 .....	37
Tabella 12: Programma indicativo pluriennale TEN-T 2001-2006 – Decisione quadro .....	40

## **SOMMARIO: UNA PANORAMICA DELLE TEN NEL 2001**

La Commissione presenta la relazione annuale 2001 sulle reti transeuropee (TEN) al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni conformemente all'articolo 16 del regolamento n. 2236/95, modificato dal regolamento n. 1655/99 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.

Il 2001 è stato il primo anno di attuazione del programma indicativo pluriennale (*Multiannual Indicative Programme* - MIP) per le TEN-T istituito in conformità del regolamento finanziario sulle TEN n. 2236/95 del Consiglio. Il MIP è stato avviato al fine di semplificare e migliorare la gestione della rete transeuropea dei trasporti. Esso comprende i progetti prioritari "Essen" in corso, nonché le nuove priorità politiche, ossia il progetto GALILEO, l'eliminazione delle strozzature sulla rete ferroviaria TEN-T, progetti transfrontalieri e sistemi di trasporto intelligenti per i settori stradale e aereo. Per maggiori dettagli sul MIP cfr. la sezione 4.1 e l'allegato X del presente documento.

### **1. PROGRESSI CONCRETI DEI PROGETTI SPECIFICI**

Energia: alla fine del 2001 erano in corso 6 progetti prioritari, 1 era in elaborazione e 3 erano in fase di ridefinizione o autorizzazione.

Telecomunicazioni: grazie al sostegno offerto dal servizio di pianificazione aziendale (*Business Planning Service* - BPS) dei progetti è stato possibile riservare una particolare attenzione ai piani commerciali, fornendo la consulenza di esperti ai partecipanti ai progetti al fine di aiutarli a ristabilire l'equilibrio.

Trasporti: il 2001 può essere definito un anno di risultati positivi per l'attuazione dei 14 progetti individuati dal Consiglio europeo di Essen. Due di questi progetti sono stati completati, la maggior parte degli altri ha progredito secondo quanto previsto dal relativo calendario e solo pochi casi hanno registrato ritardi o incontrato problemi che li hanno ostacolati.

Per dettagli cfr. sezione 1 e allegati.

### **2. NUOVI INDIRIZZI E SVILUPPI; LEGISLAZIONE; COMITATI TEN E GRUPPO DI LAVORO CONGIUNTO**

Il 2 ottobre la Commissione ha presentato una proposta di modifica relativa al regolamento finanziario sulle TEN, ossia il regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee.

Inoltre, nella sua comunicazione sull'infrastruttura europea dell'energia (COM(2001) 775) la Commissione ha individuato una serie di differenze nella rete transeuropea dell'energia, aspetto, questo, che ha portato a decidere di ampliare la

proposta (compreso il tasso massimo del 20% di sostegno) al fine di contemplare i progetti prioritari nel settore dell'energia.

#### Energia:

Il 20 dicembre 2001 la Commissione ha proposto un testo modificato della decisione n. 1254/96/CE che stabilisce un insieme di orientamenti comunitari relativi allo sviluppo delle reti transeuropee nel settore dell'energia.

Il 20 dicembre 2001 è stata presentata una comunicazione sull'infrastruttura europea dell'energia, il documento COM(2002) 775 def.

Nel 2001 il comitato di assistenza finanziaria TEN-E si è riunito una volta.

#### Telecomunicazioni:

La Commissione ha effettuato una valutazione dell'attuazione della decisione n. 1336/97/CE relativa al periodo compreso tra luglio 1997 e giugno 2000. Sulla base di tale valutazione, il 10 dicembre 2001 la Commissione ha presentato alcune proposte intese a modificare gli orientamenti relativi alle reti transeuropee di telecomunicazioni.

Il comitato di assistenza finanziaria per le telecomunicazioni si è riunito tre volte.

#### Trasporti:

##### 1. Nuovi indirizzi e sviluppi:

- Il Libro bianco della Commissione sulla politica europea in materia di trasporti: nel settembre 2001 la Commissione ha adottato il Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte". Il documento propone un programma di circa 60 misure che consentirà di procedere a una progressiva separazione tra crescita dei trasporti e crescita del PIL, in linea con quanto raccomandato nella strategia di sviluppo sostenibile concordata dal Consiglio europeo di Göteborg del giugno 2001.
- Interoperabilità delle reti ferroviarie TEN-Trasporti: l'interoperabilità delle reti ferroviarie è uno degli elementi chiave di una politica volta all'integrazione dei sistemi ferroviari nazionali di tipo convenzionale per rendere i servizi internazionali più competitivi. Nel caso del trasporto ferroviario ad alta velocità, la Comunità ha realizzato questo obiettivo nel 1996 adottando una direttiva sull'interoperabilità del sistema ad alta velocità. L'obiettivo fondamentale della direttiva 2001/16/CE adottata il 19 marzo 2001 consisteva nell'estendere con alcune modifiche il meccanismo creato per la rete ad alta velocità alla rete ferroviaria convenzionale.
- Il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, (*European Railways Traffic Management System* - ERTMS), è un programma ombrello che riunisce le tre principali componenti dell'attività di sviluppo nei settori: controllo/comando e segnalazione (ERTMS/ETCS), telecomunicazioni (GSM-R) e gestione del traffico (ERTMS/ETML). Nel complesso, nel 2001 l'attività è proseguita in modo soddisfacente in termini di componenti orizzontali e verticali.

- Il “pacchetto infrastruttura ferroviaria”: nel 1998 la Commissione ha presentato tre proposte sull’infrastruttura ferroviaria, il cosiddetto “pacchetto infrastruttura”. Le tre direttive sono state ratificate dal Consiglio in data 20 dicembre 2000 e dal Parlamento europeo in occasione di una “mini sessione” svoltasi il 1° febbraio 2001. Le direttive in questione sono state pubblicate il 15 marzo 2001, data in cui sono anche entrate in vigore. Agli Stati membri è stato concesso un periodo di due anni per recepirle.
- Gestione del traffico aereo: il programma TEN-T è un importante strumento finanziario che sostiene la realizzazione di una rete transeuropea efficiente, comprendente i sistemi nazionali di gestione del traffico aereo, in particolare promuovendo l’interoperabilità, l’interconnessione e i progressi in campo tecnico.
- Aeroporti: in linea con le priorità definite per la politica aeroportuale riportate anche nel Libro bianco sui trasporti della Commissione, è stato dedicato un particolare impegno alla promozione dell’intermodalità e della tutela dell’ambiente. Infatti, cinque degli otto progetti sostenuti di recente riguardano l’intermodalità nel settore ferroviario/aereo.

## 2. Legislazione:

- Revisione del regolamento finanziario sulle TEN: per affrontare le sfide nel prossimo futuro, indicate in dettaglio nel Libro bianco, il 2 ottobre 2001<sup>1</sup> la Commissione ha presentato una proposta<sup>2</sup> di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee per aumentare eccezionalmente dal 10 al 20% l’importo totale del contributo comunitario.
- Revisione degli orientamenti TEN-Trasporto: il 2 ottobre 2001 la Commissione ha proposto una revisione della decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. La proposta, contenuta nel Libro bianco, concentra gli investimenti su poche priorità orizzontali e su un numero ristretto di progetti specifici.

3. Comitato trasporti: nel 2001 il comitato assistenza finanziaria trasporti si è riunito tre volte, mentre il comitato competente per gli orientamenti TEN-T si è riunito una volta.

Il gruppo di lavoro congiunto (Trasporti/Ambiente): nel giugno 1998 il Consiglio europeo di Cardiff ha invitato i Consigli “Trasporti”, “Energia” e “Agricoltura” a elaborare strategie per promuovere l’integrazione ambientale e lo sviluppo sostenibile nei settori politici di rispettiva competenza. In risposta a tale richiesta, il Consiglio “Trasporti” ha elaborato una strategia che è stata approvata alla sua riunione dell’ottobre 1999. Sulla base delle relazioni della Commissione, il Consiglio ha effettuato un esame periodico di tale strategia, la prima volta nel giugno 2001.

---

1 COM (2001) 545.

2 Modificata da COM (2002) 134 def. Modificata dal Parlamento europeo in prima lettura nel luglio 2002. Al momento, la proposta è oggetto di dibattito con i consulenti finanziari dei rappresentanti permanenti al Consiglio.

### 3. FINANZIAMENTO DELLE TEN

Gli stanziamenti assegnati a titolo del bilancio TEN 2001 sono:

- Trasporti: 563 milioni di euro;
- Energia: 19 milioni di euro;
- Telecomunicazioni: 30,4 milioni di euro.

Per un prospetto dettagliato del finanziamento comunitario delle TEN nel 2001 cfr. tabelle 1-5.

Alcune azioni nell'ambito delle TEN sono state finanziate dai Fondi strutturali e dal Fondo di coesione (tabelle 6-7), nonché da prestiti della Banca europea per gli investimenti (BEI) (tabella 8).

Finanziamento delle infrastrutture in paesi terzi: gli strumenti PHARE, CARDS, TACIS, MEDA e ISPA garantiscono il finanziamento di azioni in paesi terzi e paesi candidati.

### 4. FINANZIAMENTO DELLE TEN: ALTRI ASPETTI

Programma indicativo pluriennale (MIP) TEN-T (2001-2006): nel settembre 2001 la Commissione europea ha adottato la decisione n. 2654 relativa al programma indicativo pluriennale per il finanziamento della rete transeuropea dei trasporti nel periodo 2001-2006. Dopo aver valutato la totalità delle offerte ricevute, la Commissione ha assegnato indicativamente 2 780 milioni di euro ai progetti selezionati. Circa il 50% dell'importo sarà destinato ai grandi progetti di infrastrutture individuati dal Consiglio europeo di Essen del 1994, il 20% sarà erogato al programma GALILEO, mentre la somma rimanente servirà a finanziare vari interventi relativi all'eliminazione delle strozzature sulla rete ferroviaria, ai progetti transfrontalieri e ai sistemi di trasporto intelligenti.

Il bilancio al di fuori del MIP: sono stati selezionati 53 progetti di infrastrutture di trasporti e studi ammissibili al cofinanziamento attraverso la normale quota annuale del bilancio 2001 per le TEN-T in conformità di quanto previsto dal regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario comunitario nel settore delle reti transeuropee.

Lo strumento di capitale di rischio a favore delle infrastrutture TEN: dato l'elevato effetto moltiplicatore, lo strumento di capitale di rischio a favore delle infrastrutture TEN (*Risk Capital Facility* - RCF) non solo offrirà risorse supplementari a favore di un settore in cui si percepiscono problemi del mercato, ma sosterrà anche lo sviluppo di strumenti finanziari innovativi in un contesto tradizionalmente concentrato sulle sovvenzioni. A differenza delle sovvenzioni sotto forma di tassi agevolati o di altri tipi di prestito, i contributi concessi a titolo di questo strumento sono anche recuperabili.



## **5. VALUTAZIONE**

Energia: il 2001 è stato un anno di transizione sotto il profilo della valutazione del programma TEN-Energia, in quanto la valutazione intermedia è stata effettuata nel 1999 e la prossima non verrà svolta prima del 2003-2004.

Telecomunicazioni: nel 2001 tutti i progetti sono stati esaminati almeno una volta. Nel complesso, sette progetti sono stati ritenuti insufficienti per motivi tecnici o perché si è giunti alla conclusione che non avrebbero prodotto nel tempo alcun servizio redditizio; si è pertanto deciso di sospenderli.

Trasporti: i progetti finanziati a titolo della linea di bilancio TEN-T non sono ancora stati esaminati nella fase di attuazione; sono altresì oggetto di un'esaustiva valutazione intermedia ed ex post per verificarne la coerenza con gli obiettivi originari.

Il 2001 è stato anche un anno di transizione in quanto la valutazione intermedia sarà effettuata nel 2003-2004. I progetti TEN-T sono tuttavia esaminati e valutati ogni anno grazie a relazioni sull'avanzamento dei singoli progetti presentate dai promotori con il consenso degli Stati membri interessati.

## **6. RELAZIONI ESTERNE**

Per quanto riguarda lo sviluppo delle reti, la proposta della Commissione relativa alla revisione degli orientamenti TEN-Energia rafforzerà gli aspetti legati alla dimensione esterna dell'Unione europea di cinque progetti nel settore dell'energia elettrica.

I negoziati per l'allargamento dell'Unione procedono bene e hanno posto in evidenza le significative esigenze dei paesi candidati nel settore dei trasporti<sup>3</sup>.

Nel 2001 i corridoi paneuropei sono stati oggetto di importanti investimenti.

## **7. ALTRE POLITICHE DELL'UNIONE CON UNA DIMENSIONE TEN**

### **Ambiente**

Nell'assegnazione degli stanziamenti TEN per il 2001 è stata esaminata attentamente la conformità delle azioni cofinanziate alla legislazione sull'ambiente. In particolare alle autorità degli Stati membri responsabili del controllo dei siti della rete Natura 2000 è stata chiesta una dichiarazione specifica.

### **Ricerca e sviluppo**

Nell'ambito del Quinto programma di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione (1998-2002) erano stati avviati molti programmi, nonché varie azioni chiave nel quadro di progetti volti a contribuire allo sviluppo e all'attuazione delle politiche TEN-T. Nel corso del 2001 sono stati lanciati altri progetti che cominceranno tra breve a fornire risultati utili.

---

<sup>3</sup> In considerazione dell'allargamento dell'UE nel 2004 e per preparare la revisione degli orientamenti TEN-T nel 2003, sarà istituito un gruppo ad alto livello guidato dall'ex commissario Karel Van Miert, cui parteciperanno tutti gli Stati membri e, per la prima volta, osservatori dei paesi candidati.

## Concorrenza

Nell'interesse dei consumatori e della Comunità nella sua totalità, i progetti TEN sono stati scelti e gestiti in modo da tener pienamente conto dei potenziali vantaggi sotto il profilo della concorrenza. A tale proposito, si deve garantire un adeguato accesso alle TEN in conformità delle norme applicabili nel rispettivo settore.

**Tabella 1: Finanziamento comunitario delle TEN nel 2001 (milioni di euro)**

<i>Settore</i>	<i>Tipo di assistenza</i>	<i>Strumento</i>	<i>1993-1995</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998<sup>5</sup></i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001<sup>4</sup></i>
<i>Trasporti</i>	<i>Prestiti</i>	<i>BEI<sup>5-6</sup></i>	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977	4 989	5 161
	<i>Garanzie di prestito</i>	<i>FEI<sup>5-6</sup></i>	161	303	55	71	256	55	<i>non disp.</i>
	<i>Sovvenzioni</i>	<i>FESR<sup>6-7</sup></i>	999	2 639	527	<i>non disp.</i>	<i>non disp.</i>	<i>non disp.</i>	2 200 <sup>9</sup>
		<i>Fondo di coesione</i>	2 995	1 221	1 251	1 337	444	1 287	1 318
	<i>Sovvenzioni, tassi agevolati, garanzie di prestito e cofinanziamento di studi</i>	<i>Linea di bilancio TEN B5-700</i>	625	280	352	474	497	581	563
		<i>(Di cui i progetti specifici)</i>	362	211	211	305	266	288 <sup>8</sup>	247
<i>Energia</i>	<i>Prestiti</i>	<i>BEI<sup>5-6</sup></i>	1 992	1 415	854	393	174	392	220
	<i>Garanzie</i>	<i>FEI<sup>5-6</sup></i>	220	270	4	5	0	0	<i>n.d.</i>
	<i>Sovvenzioni e cofinanziamento di studi</i>	<i>Fondi strutturali</i>	764	1 265	277	<i>n.d.</i>	355	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>
		<i>Linea di bilancio TEN B5-710</i>	12	9	24	19	29	14	19
<i>Telecomunicazioni</i>	<i>Prestiti</i>	<i>BEI<sup>5-6-9</sup></i>	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126	2 726	994
	<i>Garanzie</i>	<i>FEI<sup>5-6-8</sup></i>	175	9	276	230	44	165	<i>n.d.</i>
	<i>Contributi finanziari</i>	<i>Fondi strutturali</i>	295	173	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	387 <sup>10</sup>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>
	<i>Cofinanziamento di studi di fattibilità e convalida e progetti di diffusione</i>	<i>Linea di bilancio TEN B5-720</i>	45	16	27	28	22	35	<i>non disp.</i>
<i>Reti telematiche</i>	<i>Sovvenzioni</i>	<i>Linea di bilancio TEN B5-721</i>	119	44	47	15	21	22	<i>n.d.</i>

*N.B.: n.d. = non disponibile*

- 
- 4 Importi impegnati.  
5 Contratti firmati.  
6 TEN e progetti correlati.  
7 Sono in genere compresi gli stanziamenti impegnati per il periodo 1996-1999.  
8 Compresa la gestione del traffico ferroviario.  
9 Stima.  
10 Soltanto progetti correlati alle TEN.

## **1. PROGRESSI DI PROGETTI SPECIFICI**

### **1.1. Energia**

Alla fine del 2001 lo stato di avanzamento dei progetti prioritari di “Essen” era il seguente: sei progetti prioritari erano stati portati a termine (i cinque progetti sul gas e il progetto sull’elettricità relativo al collegamento Portogallo-Spagna), un progetto prioritario era in fase di attuazione (l’interconnessione elettrica Italia-Grecia) e gli altri tre erano in fase di ridefinizione/autorizzazione (collegamenti elettrici Francia-Spagna, Francia-Italia ed Est-Ovest in Danimarca).

Nel 2001 sono iniziate la fase finale dei lavori di costruzione e le fasi di prova dell’interconnessione Italia-Grecia che è diventata operativa nel luglio 2002.

### **1.2. Telecomunicazioni**

Da una valutazione intermedia effettuata da consulenti indipendenti<sup>11</sup> è emerso che sebbene l’obiettivo principale di quella fase dei progetti fosse l’elaborazione di un piano commerciale, proprio quest’ultimo era in genere l’elemento più debole del progetto. È stata pertanto riservata un’attenzione particolare a questo aspetto di ogni progetto grazie al servizio di pianificazione commerciale (BPS) che ha offerto una consulenza di esperti ai partecipanti ai vari progetti, al fine di rimediare a queste carenze.

### **1.3. Trasporti**

La rete transeuropea dei trasporti è un programma ambizioso per la costruzione, modernizzazione e interconnessione delle principali infrastrutture europee dei trasporti.

#### A. Progetti prioritari di “Essen”

Nel 2001 i 14 progetti prioritari (PP) hanno registrato livelli di avanzamento diversi e i progressi si possono sintetizzare come segue.

PP1 (Berlino-Halle/Lipsia-Erfurt-Norimberga; Monaco-Verona (asse Brennero): sono proseguiti i lavori principali, in particolare per quanto riguarda il nodo di Berlino e la sezione Norimberga-Monaco. Gli studi tecnici relativi alla tratta Wörgl-Baumkirchen (accesso austriaco alla prevista galleria di base del Brennero – sezione bassa valle dell’Inn) sono stati completati; i negoziati relativi all’assegnazione del permesso di costruzione sono stati avviati e dovrebbero essere portati a termine all’inizio del 2002. Gli studi tecnici, economici, geologici e ambientali relativi alla sezione critica dell’intero progetto prioritario, ossia la galleria di base del Brennero, sono progrediti come previsto. L’organizzazione incaricata di svolgere detti studi, il gruppo europeo di interesse economico Brenner Basistunnel con sede a Innsbruck, prevede di terminare la prima fase di studio nel 2002. Italia: sono state costruite varie lunghe gallerie per migliorare il tracciato della linea e ridurre le sezioni ad elevata pendenza. In particolare, la galleria di Fleres (7,4 km),

---

11 Valutazione intermedia dell’azione TEN-Telecom, PLS Rambøll, maggio 2001.

completata nel 2001 e la nuova variante di Ceraino, operativa dall'anno precedente, consentono di evitare le precedenti sezioni della linea che potrebbero essere considerate strozzature.

PP2 (Treno ad alta velocità: Parigi-Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra): i lavori lungo i 175 km della nuova linea Colonia-Francoforte procedono secondo quanto pianificato. Si prevede di rispettare l'obiettivo di apertura della linea nell'estate 2002. Anche i lavori sui versanti olandese, britannico e belga proseguono secondo il piano stabilito (l'apertura della nuova sezione Lovanio-Liegi è previsto per la fine del 2002) e pertanto, a questo stadio, si può prevedere che nel 2007 il progetto PBKAL sarà definitivamente completato.

PP3 (Treno ad alta velocità Sud: Madrid-Barcellona-Perpignan-Montpellier Madrid-Vitoria-Dax): sul lato mediterraneo, i lavori delle sezioni Lleida-Barcellona e Barcellona-Perpignan sono proseguiti secondo i rispettivi calendari; per la parte atlantica, anche la costruzione della sezione Valladolid-Madrid ha registrato un buon ritmo di avanzamento, mentre la sezione Valladolid-Vitoria-Bilbao-Dax era ancora in fase di studio. Le procedure di gara per dare in concessione la linea Perpignan-Figueras, la sezione internazionale del treno ad alta velocità del Sud, sono state avviate e la conclusione del contratto è per la metà del 2002.

PP4: Treno ad alta velocità Est: Parigi-Metz-Strasburgo-Appenweier-(Karlsruhe) con raccordi con Metz-Saarbrücken-Mannheim e Metz-Lussemburgo. I lavori della parte tedesca sulla tratta settentrionale (Saarbrücken-Ludwigshafen) hanno ampiamente rispettato il programma di avanzamento dei lavori. Dalla parte francese sono stati avviati i primi lavori preparatori.

PP5 (Ferrovia convenzionale/ trasporto combinato: linea Betuwe): lavori iniziati nel 1997. Completamento di Dintelhaven nel 1999, e del tunnel di Botkel nel 2002.

PP6: Treno ad alta velocità/trasporto combinato: Francia-Italia Lione-Torino. Il 29 gennaio 2001 a Torino è stato siglato un accordo con cui Francia e Italia si impegnano a costruire la sezione entro il 2015. Francia e Italia hanno inoltre concordato di sostituire il GEIE "Alpetunnel" con la società per azioni francese Lyon-Turin Ferroviaire (LTF) detenuta in parti uguali da RFF (Réseau Ferré de France) e da RFI (Rete Ferroviaria Italiana). La missione di LTF consiste nell'accelerare la fase di studio del progetto affinché sia possibile avviare i lavori entro e non oltre il 2006.

PP7: Autostrade greche: Pathe e Via Egnatia. I lavori sui due assi del progetto hanno registrato buoni progressi: nel 2001 sono stati completati 66 km della Via Egnatia e 34 km della PATHE. Alla fine del 2001 erano stati completati il 50% della Via Egnatia (circa 340 km dei 680 oggetto del progetto complessivo) e il 60% della PATHE (circa 460 km dei 774 che costituiscono l'intero progetto).

PP8: Collegamento multimodale Portogallo/Spagna con il resto d'Europa. Nel 2001 i lavori hanno proceduto a ritmo regolare. Nel 2002 sarà completata la sezione spagnola del corridoio stradale Lisbona-Siviglia che consente di coprire in 7 ore la distanza tra Siviglia e La Coruña. Entro la fine del 2006 dovrebbero essere terminati vari elementi del corridoio stradale centrale Lisbona-Valladolid. Per i corridoi ferroviari, nel 2002, saranno migliorate diverse sottosezioni, soprattutto sulle linee

settentrionali e meridionali (Lisbona-Faro), e sarà aperta al traffico la ferrovia sul ponte del Tago che collega Lisbona a Coima.

PP9: Collegamento ferroviario convenzionale Cork-Dublino-Belfast-Larne-Stranraer. Terminato nel 2001.

PP10: Aeroporto internazionale di Malpensa. Terminato nel 2001.

PP11: Collegamento stradale/ferroviario fisso tra Danimarca e Svezia. Il collegamento Øresund è diventato operativo, secondo il calendario fissato, nel luglio 2000 e dopo un anno di attività è possibile affermare che il traffico stradale è aumentato in misura rilevante.

PP12: dalla parte svedese le attività previste dal progetto sono state realizzate rispettando il calendario fissato. Per la Finlandia, i lavori della sezione dell'autostrada E18 Paimio-Muurla di 35 km sono proseguiti e il tratto dovrebbe essere aperto al pubblico alla fine del 2003 o all'inizio del 2004.

PP13: nonostante alcuni ritardi, i lavori sono progrediti sostanzialmente in linea con il calendario previsto.

PP14: Linea principale della costa ovest. Sono emerse alcune difficoltà riguardo al rispetto dei costi previsti e delle scadenze.

Per informazioni dettagliate sui progetti prioritari di "Essen" nel settore delle TEN-T cfr. l'allegato II.

### B. Sistemi di trasporto intelligenti

Nel 2001 varie fasi dei progetti finanziati prima dell'adozione del programma indicativo pluriennale (MIP) erano completate e i sei progetti avviati nel quadro del MIP stesso avevano prodotto i loro primi risultati. I sei progetti euroregionali che attualmente coprono 14 Stati membri hanno portato, tra l'altro, alla diffusione sulla rete stradale transeuropea (TERN) dei sistemi di controllo del traffico e della situazione meteorologica, dello scambio di dati, nonché dei servizi di gestione e di informazione sul traffico (ad esempio pannelli a messaggio variabile). Sono stati conseguiti risultati di rilievo nel campo dei sistemi e dei servizi di informazione riservando una particolare attenzione ai servizi di informazione via Internet forniti all'utenza da gestori delle autostrade. I risultati registrati nel 2001 testimoniano altresì lo sviluppo significativo, nonché il potenziale di utilizzo di nuove fonti per la raccolta di dati e la prestazione di servizi: ad esempio, studi pilota hanno riguardato l'uso della telefonia mobile per calcolare e offrire sulle autostrade servizi relativi ai tempi di viaggio.

## **2. NUOVI INDIRIZZI E SVILUPPI; LEGISLAZIONE; COMITATI TEN E GRUPPO DI LAVORO CONGIUNTO**

### **2.1. Nuovi indirizzi e sviluppi**

#### *2.1.1. Energia*

La Commissione europea ha ritenuto importante affrontare le questioni relative all'infrastruttura dell'energia, valutare in modo approfondito l'attuale situazione, nonché rivolgere l'attenzione politica agli interventi necessari in questo settore. Il 20 dicembre 2001 è stata presentata una comunicazione sull'infrastruttura europea dell'energia (COM(2001) 775 def.).

Dall'analisi riportata nella comunicazione emergeva con chiarezza che nel mercato interno l'infrastruttura esistente del gas e dell'elettricità non è utilizzata nel modo più efficiente. In primo luogo bisogna garantire la trasparenza nell'uso dell'attuale rete e prevedere incentivi per eliminare le strozzature. Un uso più efficiente dell'infrastruttura disponibile non sarà tuttavia sufficiente per alleviare la congestione e soddisfare la crescente domanda di gas e elettricità. È evidente che occorre un'infrastruttura supplementare.

Tuttavia, le misure intraprese per affrontare la questione delle strozzature risultano in generale inadeguate e sono quindi di vitale importanza maggiori interventi a livello nazionale e comunitario.

La Commissione ha pertanto proposto una serie di iniziative che risultano necessarie per migliorare la situazione dell'infrastruttura dell'energia dell'Unione europea. Le iniziative in questione si possono suddividere nei seguenti cinque gruppi:

- (1) Migliorare l'utilizzazione dell'infrastruttura esistente.
- (2) Assicurare un quadro normativo stabile e atto a promuovere nuovi investimenti in infrastrutture.
- (3) Riorientare il sostegno finanziario comunitario verso progetti prioritari. Tale azione contempla una revisione degli orientamenti TEN-Energia al fine di concentrare gli sforzi su un elenco breve di dodici progetti prioritari di particolare interesse europeo. Il bilancio complessivo delle TEN-Energia è rimasto invariato, tuttavia la Commissione ha proposto di aumentare l'importo massimo di sostegno del cofinanziamento comunitario dal 10% al 20% del costo totale di investimento dei progetti prioritari.
- (4) Assicurare impegno e responsabilità politici a livello nazionale e comunitario.
- (5) Assicurare l'approvvigionamento di gas a lungo termine in Europa.

Il completamento del mercato interno conferisce allo sviluppo dell'infrastruttura un'importante dimensione comunitaria. È essenziale che a livello comunitario e nazionale vi sia la volontà politica di promuovere uno sviluppo coerente e un uso efficiente dell'infrastruttura.

È importante continuare a controllare la sicurezza dell'approvvigionamento e a sorvegliare l'adeguatezza dell'infrastruttura dell'energia. La Commissione ha

pertanto proposto di presentare un rapporto annuale al Consiglio e al Parlamento europeo sulla situazione dell'infrastruttura europea dell'energia e di sollecitare un'azione politica laddove ciò risulti necessario per assicurarne la prestazione continuata, onde offrire ai consumatori servizi di alta qualità a prezzi ragionevoli e un approvvigionamento sicuro.

### *2.1.2. Telecomunicazioni*

La Commissione ha effettuato una valutazione in merito all'attuazione della decisione n. 1336/97/CE nel periodo compreso tra luglio 1997 e giugno 2000 in parallelo ad uno studio sui futuri requisiti delle reti transeuropee nel settore delle telecomunicazioni. Su questa base, il 10 dicembre 2001 ha presentato una proposta di modifica degli orientamenti sulle reti transeuropee di telecomunicazioni.

L'aspetto principale della proposta della Commissione è concentrare il sostegno su servizi prestati di regola dalle autorità pubbliche in settori in cui di solito non si applica la concorrenza. La proposta riguarda servizi on line statali e amministrativi, servizi per le persone disabili e gli anziani, nel settore della sanità, dell'istruzione e della cultura, servizi generici, nonché l'interconnessione e l'interoperabilità di reti.

### *2.1.3. Trasporti*

#### *a) Il Libro bianco della Commissione sulla politica europea dei trasporti*

Nel settembre 2001 la Commissione ha adottato il Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte". Considerando l'aggravarsi della congestione e l'aumento dei costi esterni di trasporto, è opportuno un nuovo orientamento della politica dei trasporti comune basato su un riequilibrio dei vari modi di trasporto che ponga termine al predominio del trasporto su strada. In assenza di misure correttive, il traffico di mezzi pesanti potrebbe aumentare entro il 2010 del 50% rispetto ai livelli del 1998 e i costi della congestione legati al traffico stradale potrebbero raddoppiare e sarebbero pertanto pari allo 0,5% del PIL.

Il Libro bianco propone un programma che contempla circa 60 misure, molte delle quali possono essere raggruppate nelle seguenti categorie: introduzione della concorrenza nel settore ferroviario attraverso l'apertura regolamentata del mercato; miglioramento e maggior controllo dell'applicazione della legislazione sociale e della sicurezza nel settore stradale; promozione dell'intermodalità, segnatamente grazie al programma Marco Polo; realizzazione di investimenti mirati nelle TEN a favore delle ferrovie e di altre alternative all'infrastruttura stradale, come previsto nella revisione degli orientamenti TEN; creazione di un cielo unico europeo; introduzione di un sistema equo di tassazione per l'uso dell'infrastruttura; miglioramento della sicurezza nei trasporti, con l'obiettivo di dimezzare gli incidenti stradali mortali entro il 2010.

Queste misure consentiranno un graduale sganciamento tra crescita dei trasporti e crescita del PIL, come raccomandato nella strategia di sviluppo sostenibile approvata dal Consiglio europeo di Göteborg nel giugno 2001.

Il Libro bianco annunciava anche che la Commissione avrebbe proposto una direttiva sull'interoperabilità dei sistemi di pedaggio al fine di sostenere la politica globale di



tariffazione da attuare tra il 2001 e il 2010. La direttiva è molto importante per l'interoperabilità e la continuità del servizio sulla rete stradale transeuropea.

Nell'ottobre 2001 la Commissione ha proposto una revisione degli orientamenti relativi alle reti di trasporto transeuropee, che il Consiglio di Barcellona ha chiesto di adottare entro il dicembre 2002. Questa proposta rafforza la priorità attribuita alla prima serie di progetti, prende atto dei progressi compiuti e affronta le nuove sfide presentando piani per sei nuovi progetti prioritari, tra cui la diffusione del sistema satellitare GALILEO e l'attraversamento dei Pirenei tramite ferrovia.

*Fatti e numeri*

***La dimensione pianificata della rete transeuropea dei trasporti nel 2010***

- 75 200 chilometri di strade
- 79 400 chilometri di linee ferroviarie
- 430 aeroporti
- 270 porti marittimi internazionali
- 210 porti interni
- sistemi di gestione del traffico, di informazione agli utenti e di navigazione

***TEN-T – costi e finanziamento***

<b>costi totali stimati</b>	400 miliardi di euro (stima 1996)
<b>finanziamento totale stimato</b>	16-20 miliardi di euro all'anno
<b>Finanziamento comunitario nel periodo 2000-2006:</b>	
bilancio reti transeuropee	4,2 miliardi di euro
Fondo di coesione	9 miliardi di euro
Fondi strutturali	4-6 miliardi di euro
<b>prestiti annui della Banca europea per gli investimenti (nel 2000)</b>	6,6 miliardi di euro

b) *Interoperabilità delle reti ferroviarie TEN-Trasporti*

L'interoperabilità delle reti ferroviarie è uno degli elementi chiave di una politica per integrare i sistemi ferroviari nazionali convenzionali e rendere i servizi internazionali più competitivi. Una maggiore interoperabilità, vale a dire la capacità dei treni di attraversare frontiere nazionali senza soste o senza dover colmare differenze di carattere tecnico generando costi eccessivi, aumenta significativamente le prestazioni dei trasporti.

Per il trasporto ferroviario ad alta velocità, la Comunità ha realizzato questo obiettivo nel 1996 con l'adozione di una direttiva sull'interoperabilità del sistema ad alta

velocità. Lo scopo essenziale della direttiva 2001/16/CE adottata il 19 marzo 2001 era estendere, con alcune modifiche, il meccanismo creato per la rete ad alta velocità alla rete ferroviaria convenzionale.

Queste direttive hanno istituito procedure comunitarie per l'elaborazione e l'adozione delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e norme comuni per la valutazione della conformità a tali specifiche. Come nel caso della direttiva sull'alta velocità, la direttiva 2001/16 è la base di una struttura incentrata su tre elementi:

- la direttiva stessa con i requisiti essenziali che il sistema deve soddisfare;
- le specifiche tecniche di interoperabilità (STI);
- tutte le altre specifiche europee, in particolar modo le norme europee degli enti di normalizzazione europea CEN, Cenelec ed ETSI.

Per l'interoperabilità del sistema ferroviario ad alta velocità, nel 2001 è stata elaborata una prima versione delle STI; nel dicembre 2001 la Commissione ha presentato al comitato di regolamentazione sei proposte di decisione relative alle STI nel settore dell'alta velocità sulle quali è stato espresso un parere favorevole all'unanimità. Le proposte di decisione riguardavano i sottosistemi "controllo/comando e segnalamento", "energia", "infrastruttura", "manutenzione", "esercizio" e "materiale rotabile".

Il 19 marzo 2001 è stata adottata la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1). Nel giugno 2001 il comitato di regolamentazione ha espresso un parere favorevole sul primo gruppo di STI prioritarie relative al sistema ferroviario convenzionale elaborato dall'Associazione europea per l'interoperabilità ferroviaria (AEIF) cui era stato assegnato il mandato per tale attività. Le STI in questione riguardano:

- controllo/comando e segnalamento;
- applicazioni telematiche per i servizi di trasporto merci;
- esercizio e gestione del traffico (comprese le qualifiche del personale per i servizi transfrontalieri);
- carri merci;
- rumorosità del materiale rotabile e dell'infrastruttura.

Inoltre, è stata avviata la realizzazione di un'architettura rappresentativa della rete convenzionale.

c) *Il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)*

L'ERTMS è un ampio programma che riguarda tre componenti principali dell'attività di sviluppo nei settori del controllo/comando e segnalamento (ERTMS/ETCS), delle telecomunicazioni (GSM-R) e della gestione del traffico (ERTMS/ETML). Tali applicazioni concernono la gestione della logistica dei passeggeri e delle merci attraverso la catena di valore del trasporto ferroviario e

contribuiscono alla creazione di una base solida su cui costruire i servizi intermodali a valore aggiunto di tipo porta a porta. Questa impostazione porterà a un ritorno significativamente più elevato sugli investimenti che riguardano in via prioritaria la sicurezza e permetterà di ottimizzare i servizi globali di trasporto e l'efficienza del funzionamento ferroviario.

Il programma si pone un triplice obiettivo:

- contribuire all'interoperabilità della rete ferroviaria transeuropea – non solo all'interno delle frontiere dell'Unione europea, ma anche anticipando l'integrazione a più lunga scadenza delle reti dell'Europa centrale e orientale;
- creare un mercato unico di approvvigionamento, al fine di ridurre in misura rilevante i costi delle attrezzature, conseguire la sostenibilità dello “stato dell'arte” di dotazioni di segnalamento e di telecomunicazione e consentire all'industria di approvvigionamento europea di dominare i mercati mondiali;
- ottimizzare le operazioni ferroviarie su scala europea, promuovendo redditività e servizio di assistenza clienti rafforzati e contribuendo a obiettivi generali in termini di efficienza nei settori dell'ambiente, della sicurezza e dell'energia.

Nel complesso, nel 2001 l'attività ha registrato progressi in senso orizzontale e verticale. I primi hanno compreso le attività volte ad elaborare una serie di specifiche di prova comuni, norme operative e procedure di valutazione della sicurezza quali strumenti per la valutazione della conformità dei prodotti ERTMS/ETCS, nonché quale base per inserire i sistemi ERTMS/ETCS tra le entrate. Gli interventi di tipo verticale hanno riguardato il completamento dell'installazione delle apparecchiature pilota lungo i binari e a bordo che hanno consentito di avviare l'integrazione del sistema e test sul campo in Francia, nei Paesi Bassi, in Italia, in Spagna e nel Regno Unito. I lavori complementari hanno compreso la continuazione degli studi di fattibilità per l'attuazione di sistemi ERTMS/ETCS sulla rete ferroviaria belga, nonché il sostegno per attività analoghe realizzate nei paesi dell'Europa centrale e orientale sotto l'egida dell'ISPA. Infine, l'attività viene svolta in parallelo con il lavoro legislativo in corso relativo all'interoperabilità dei sistemi ferroviari ad alta velocità e convenzionali.

d) *Il “pacchetto infrastrutture”*

- Contesto legislativo

Nel 1998 la Commissione ha presentato tre proposte relative alle infrastrutture ferroviarie: il “pacchetto infrastrutture”. La prima proposta di direttiva era intesa ad aumentare la trasparenza nelle varie attività ferroviarie grazie a contabilità distinte per la gestione dell'infrastruttura e i servizi ferroviari. La seconda proposta era volta a estendere le disposizioni della direttiva 95/18/CE sulla concessione delle licenze a tutte le imprese ferroviarie stabilite nella Comunità, a prescindere dal fatto che prestino i servizi di cui all'articolo 10 della direttiva 91/440/CE, non ultimo per evitare che le licenze ostacolino l'ingresso sul mercato. La terza proposta mirava a sostituire la direttiva 95/19/CE con una nuova direttiva relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (diritti calcolati sulla base del costo marginale).

Le direttive sono state ratificate dal Consiglio il 20 dicembre 2000 e dal Parlamento in occasione di una “mini sessione” in data 1° febbraio 2001. Sono state pubblicate il 15 marzo 2001 e sono entrate in vigore lo stesso giorno. Agli Stati membri è stato concesso un periodo di due anni per recepirle:

- direttiva 2001/12/CE del 26 febbraio 2001 che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- direttiva 2001/13/CE del 26 febbraio 2001 che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie;
- direttiva 2001/14/CE del 26 febbraio 2001 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.

Le caratteristiche del “pacchetto infrastrutture” sono le seguenti:

- accesso alla rete: inizialmente, i servizi di trasporto internazionale di merci potranno accedere alla rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci quale definita nella versione modificata della direttiva 91/440. È stato concordato che dopo sette anni dall'entrata in vigore della direttiva, le imprese ferroviarie avranno accesso all'intera rete ferroviaria europea per il trasporto internazionale di merci;
- garanzia di diritti di accesso alla rete europea di trasporto merci: ora il diritto di accesso è garantito a tutte le imprese ferroviarie titolari di una licenza in possesso dei requisiti di sicurezza e che lo richiedono, mentre gli Stati membri rimangono liberi di accordare diritti di accesso più ampi;
- separazione delle funzioni essenziali sulla base di un elenco dettagliato ed esaustivo di compiti da attribuire ad autorità che non siano il gestore ferroviario nell'interesse del principio di non discriminazione. A tale separazione si affianca il conferimento di uno statuto indipendente rispetto allo Stato.

In questo ambito, si attribuisce attenzione a particolari situazioni in determinati Stati membri:

- in considerazione della rete di dimensioni ridotte, il Lussemburgo è esentato, durante il periodo transitorio in cui la separazione delle funzioni essenziali non è ancora stata completata, dall'obbligo di istituire un organismo che assicuri lo svolgimento di tali funzioni; la deroga scade nell'agosto 2004.
- in considerazione dell'isolamento dal resto della rete europea, a Irlanda e Grecia è stata concessa una deroga analoga (cinque anni, rinnovabili previa autorizzazione della Commissione).
- imposizione di diritti: il principio base di imposizione di diritti a costi marginali era riconosciuto, ma sono ammessi coefficienti di maggiorazione se il mercato lo consente e purché il sistema di imposizione di diritti rimanga trasparente e non discriminatorio garantendo nel contempo la competitività per il trasporto internazionale di merci. L'accordo contempla un'affermazione del principio della copertura dei costi di infrastruttura da parte dell'utente, riconoscendo al tempo stesso che si tratta di un obiettivo a lungo termine che dipende dall'imposizione in

relazione agli altri modi di trasporto. Possibilità anche di ridurre i diritti di base per incentivare l'uso di linee sottoutilizzate.

- Sicurezza: l'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva recante modifica della direttiva 91/440/CE prevede che le norme di sicurezza siano fissate da organismi che non sono gestori ferroviari, ma siano applicate dalle imprese ferroviarie.

#### e) *Gestione del traffico aereo (ATM)*

Il programma TEN-T costituisce un importante strumento finanziario che sostiene l'attuazione di una rete transeuropea efficiente che integra i sistemi nazionali di ATM, in particolare promuovendo l'interoperabilità, l'interconnessione e i progressi tecnici.

La sottocapacità cronica di cui soffre la rete richiede di intraprendere due percorsi diversi ma paralleli, come parte dell'iniziativa relativa al cielo unico europeo:

- eliminare e/o alleggerire le principali strozzature della rete ovunque e in qualsiasi momento emergano carenze; questo approccio reattivo, locale e a breve termine contempla l'attuazione di progetti nazionali per ammodernare le strutture esistenti;
- sviluppare e attuare la nuova generazione di componenti della rete per offrire aumenti di capacità significativi e uniformi; questo approccio proattivo, regionale e a lungo termine contempla l'attuazione di progetti e studi preoperativi realizzando al contempo strutture su una base regionale.

Da un punto di vista operativo e tecnico, grazie alla fase preliminare di attuazione di Mode S, ADS-B e VDL Mode 4, sono stati registrati significativi miglioramenti.

#### f) *Aeroporti*

In linea con le priorità fissate per la politica aeroportuale, riportate anche nel Libro bianco sui trasporti della Commissione, si è riservata un'attenzione particolare alla promozione dell'intermodalità e alla tutela dell'ambiente. Infatti, cinque degli otto nuovi progetti che si è deciso di sostenere riguardano l'intermodalità aerea/ferroviaria. Servizi intermodali convenienti e ben pianificati per il collegamento degli aeroporti possono contribuire a ridurre notevolmente l'uso di modi di trasporto individuali, la congestione stradale, e l'inquinamento nelle zone intorno agli aeroporti.

Anche l'eliminazione delle strozzature è stata una priorità; infatti, nel 2001 tre progetti concernevano l'aumento di capacità negli aeroporti esistenti e un progetto era incentrato sull'intermodalità nel quadro di un futuro nuovo aeroporto.

## 2.2. **Legislazione**

### 2.2.1. *Revisione del regolamento finanziario sulle TEN*

Occorre non trascurare la questione del futuro del finanziamento comunitario e in particolare il bilancio delle reti transeuropee. La Commissione ha proposto di aumentare il contributo comunitario della dotazione finanziaria delle TEN a un

massimo del 20% del costo totale dei progetti chiave che soddisfano determinate condizioni. Si dovranno affrontare anche altre questioni che riguardano l'entità di varie dotazioni comunitarie destinate all'infrastruttura dei trasporti e il coordinamento di tali bilanci successivamente all'allargamento dell'Unione. In questo contesto, la Commissione sta esaminando nuove soluzioni per facilitare il finanziamento di infrastrutture. Una sfida importante consisterà nel creare un nuovo meccanismo che consenta di erogare finanziamenti supplementari grazie alla promozione di partnership pubblico-privato e di generare nuove entrate attraverso una ripartizione più adeguata dei costi di trasporto tra tutti i modi.

Per affrontare le sfide che si presenteranno nel prossimo futuro indicate in dettaglio nel Libro bianco, il 2 ottobre 2001<sup>12</sup> la Commissione ha presentato una proposta<sup>13</sup> di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee, per aumentare eccezionalmente dal 10 al 20% l'importo totale del contributo comunitario nei seguenti casi:

- (1) progetti ferroviari transfrontalieri in zone dove le barriere naturali ostacolano la libera circolazione delle persone e delle merci e implicano la costruzione di gallerie o ponti di notevole lunghezza;
- (2) progetti relativi all'eliminazione di strozzature specifiche delle infrastrutture in zone prossime ai confini con i paesi candidati.

Inoltre, nella sua comunicazione sull'infrastruttura europea dell'energia (COM(2001) 775) la Commissione ha individuato varie lacune nella rete transeuropea dell'energia ed è stato pertanto deciso di ampliare la proposta (compreso il tasso massimo del 20% di sostegno) per integrare i progetti prioritari nel settore dell'energia.

### 2.2.2. *Revisione degli orientamenti TEN-Energia*

Il 20 dicembre 2001 la Commissione ha proposto una revisione della decisione n. 1254/96/CE che stabilisce un insieme di orientamenti relativi alle reti transeuropee nel settore dell'energia.

Le priorità orizzontali proposte per lo sviluppo delle reti di energia comprendono:

- un sostegno al funzionamento concorrenziale del mercato interno dell'energia;
- il rafforzamento della sicurezza dell'approvvigionamento energetico.

Su questa base la Commissione ha individuato 12 assi prioritari (sette per le reti di elettricità e cinque per le reti di gas naturale) ritenuti di grande interesse europeo. Essa propone altresì di aumentare al 20% il contributo comunitario massimo che i

---

12 COM (2001) 545.

13 Modificata da COM (2002) 134 def. Modificata dal Parlamento europeo in prima lettura nel luglio 2002. Al momento, la proposta è oggetto di dibattito con i consulenti finanziari dei rappresentanti permanenti al Consiglio.

progetti corrispondenti a questi 12 assi prioritari possono ricevere a titolo del programma TEN.

Sono state inoltre proposte varie priorità specifiche relative allo sviluppo di reti di energia quali:

- realizzazione di reti dell'energia nelle regioni insulari, periferiche e ultraperiferiche;
- interoperabilità delle reti di energia di paesi candidati e di altri paesi terzi;
- sviluppo di reti di elettricità per integrare o collegare la produzione di energia rinnovabile;
- sviluppo delle reti del gas necessarie per soddisfare la domanda di gas naturale e assicurare la diversificazione delle fonti e dei percorsi di approvvigionamento del gas naturale.

La Commissione ha anche proposto di aggiornare l'elenco dei progetti e di applicare una procedura flessibile (procedura di comitato anziché di codecisione) per aggiornare la descrizione dettagliata dei progetti.

Il 20 dicembre 2001 la Commissione ha adottato una relazione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni sull'attuazione degli orientamenti relativi alle reti transeuropee nel settore dell'energia nel periodo 1996-2001.

### *2.2.3. Revisione degli orientamenti TEN-Telecom*

La Commissione dopo aver effettuato una valutazione dell'attuazione della decisione n. 1336/97/CE durante il periodo compreso tra luglio 1997 e giugno 2000, ha presentato il 10 dicembre 2001 proposte per modificare gli orientamenti in materia di reti transeuropee nel settore delle telecomunicazioni.

### *2.2.4. Revisione degli orientamenti TEN-Trasporti*

Il 2 ottobre 2001 la Commissione ha proposto una revisione della decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. La proposta, contenuta nel Libro bianco, concentra gli investimenti su poche priorità orizzontali e su un numero ristretto di progetti specifici, aggiornando l'elenco approvato dai Consigli europei di Essen e Dublino.

Le nuove priorità orizzontali per lo sviluppo della rete comprendono:

- concentrazione degli investimenti sulla creazione di una rete ferroviaria attribuendo priorità al trasporto di merci, compresi i collegamenti portuali;
- sviluppo di una rete ferroviaria ad alta velocità per il trasporto di persone, nonché integrazione tra capacità di trasporto ferroviario e aereo;
- creazione di sistemi di trasporto intelligenti per ottimizzare le capacità esistenti.

Il nuovo elenco di progetti specifici comprende i progetti non ancora portati a termine individuati a Essen e Dublino cui si aggiungono sei nuovi progetti individuati dalla Commissione, ossia: (1) il sistema satellitare di posizionamento e navigazione globale GALILEO, (2) il collegamento ferroviario ad alta capacità attraverso i Pirenei, (3) il progetto di trasporto combinato e treno ad alta velocità per l'Europa orientale Stoccarda-Monaco-Salisburgo/Linz-Vienna, (4) il miglioramento della navigabilità del Danubio tra Vilshofen e Straubing, (5) l'interoperabilità ferroviaria delle rete iberica ad alta velocità e (6) il collegamento fisso Fehmarn Belt tra la Germania e la Danimarca. Questa revisione è solo un primo passo del processo di modifica degli orientamenti ed è pertanto un'azione transitoria. A tempo debito verrà proposta una revisione più sostanziale.

## **2.3. Comitati Energia, Telecomunicazioni e Trasporti; gruppo di lavoro congiunto**

### *2.3.1. Energia*

Nel 2001 il comitato assistenza finanziaria TEN-E si è riunito una volta (i dettagli in merito alle sue decisioni finanziarie sono riportati alla sezione 3.1). Non vi sono state riunioni del comitato competente per gli orientamenti TEN-Energia.

### *2.3.2. Telecomunicazioni*

Il comitato assistenza finanziaria per le telecomunicazioni si è riunito tre volte.

In un'occasione ha anche espresso il proprio parere per iscritto e nel complesso ha pronunciato tre pareri positivi sull'impegno di 30 382 466 euro (i dettagli in merito alle sue decisioni finanziarie sono riportati alla sezione 3.2).

### *2.3.3. Trasporti*

Il comitato assistenza finanziaria per i trasporti si è riunito tre volte (i dettagli in merito alle sue decisioni finanziarie sono riportati alla sezione 3.3).

Il comitato di cui all'articolo 18 degli orientamenti (comitato competente per gli orientamenti TEN-T) si è riunito solo una volta nel corso del 2001, il 14 novembre. Ha raggiunto un accordo sul contenuto, nonché sui restanti dati da raccogliere, della relazione sull'attuazione degli orientamenti, secondo quanto previsto dall'articolo 18. Il comitato ha anche avuto uno scambio di opinioni su aspetti legati all'ambiente, in particolare sul contenuto della nuova direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente. Sono state discusse questioni connesse allo sviluppo della recente politica in materia di trasporti, l'adeguamento del Libro bianco e proposte di modifica della decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e del regolamento (CE) n. 2236/95 che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee.

### Workshop



Il 15 novembre si è svolto un workshop sugli indicatori TEN-T, cui hanno partecipato gli Stati membri, vari paesi candidati, nonché rappresentanti del settore. L'obiettivo dell'evento era definire un quadro per monitorare gli attuali orientamenti TEN-T e individuare una serie di indicatori comuni. In quest'occasione sono stati presentati i risultati intermedi di uno studio ordinato dalla Commissione per analizzare gli indicatori impiegati per controllare i programmi nazionali e definire gli indicatori pertinenti per sorvegliare lo sviluppo delle TEN-T. Il workshop era un elemento importante del processo di convalida degli indicatori. Sono stati discussi gli indicatori per i diversi modi di trasporto (ferrovia, strada e vie navigabili interne) e vi è stato uno scambio di esperienze in termini di politiche in materia di infrastrutture e indicatori. Nel complesso si è convenuto sul fatto che gli indicatori di maggiore importanza riguardano l'economia, l'ambiente, la sicurezza e il contesto sociale e che sarebbe opportuno condurre studi pilota su corridoi al fine di individuare gli indicatori pertinenti.

#### 2.3.4. Gruppo di lavoro congiunto (Trasporti/Ambiente)

Nel giugno 1998 il Consiglio europeo di Cardiff ha invitato i Consigli "Trasporti", "Energia" e "Agricoltura" ad elaborare strategie per promuovere nei rispettivi settori di l'integrazione ambientale e lo sviluppo sostenibile. In risposta a tale richiesta, il Consiglio "Trasporti" ha elaborato una strategia relativa al proprio settore che è stata approvata nella sua riunione dell'ottobre 1999 e la cui base è stata ampiamente sviluppata da un gruppo di esperti, guidato congiuntamente dalla DG TREN e dalla DG ENV e i cui membri erano rappresentanti dei ministeri dei Trasporti e dell'Ambiente degli Stati membri.

##### Riesame della strategia

Sulla base delle relazioni della Commissione, il Consiglio ha effettuato un esame periodico di tale strategia, la prima volta nel mese di giugno 2001.

Nell'aprile 2001 il Consiglio ha adottato una risoluzione sulla strategia d'integrazione in cui ribadiva la sua precedente strategia d'integrazione e invitava la Commissione ad intervenire ulteriormente. In risposta a tale richiesta, la Commissione ha incaricato il gruppo di esperti Trasporti e Ambiente di elaborare un'altra relazione in cui inserire raccomandazioni in merito all'impiego di obiettivi ambientali per la politica sui trasporti, ad un quadro giuridico riguardo al meccanismo di relazioni sui trasporti e l'ambiente (*Transport Environment Reporting Mechanism* – TERM) e all'impatto del commercio elettronico. I gruppi di lavoro impegnati in questa attività hanno prodotto relazioni sui seguenti argomenti:

- obiettivi ambientali mirati al settore;
- base giuridica adeguata per il TERM;
- impatto del commercio elettronico su trasporti e ambiente.

### 3. FINANZIAMENTO DELLE TEN

La tabella 1 presenta il quadro generale del finanziamento delle TEN da parte dell'Unione.

#### 3.1. Energia

Il Comitato assistenza finanziaria TEN si è riunito il 19 giugno e ha successivamente approvato 13 studi di fattibilità e di altro tipo per i quali la Commissione ha proposto un'assistenza finanziaria di 18,9 milioni di euro. La corrispondente decisione della Commissione è stata presa il 6 agosto. Per ulteriori informazioni cfr. allegato V.

**Tabella 2: Impegni TEN-Energia (milioni di euro)**

	1995-97		1998		1999		2000		2001	
	Importo	%	Importo	%	Importo	%	Importo	%	Importo	%
<b>Elettricità</b>	14,4	42,8	10,8	58	7,9	27,4	7,3	53,7	8,4	44,4
<b>Gas</b>	25,9	57,2	7,8	42	20,9	72,6	6,3	46,3	10,5	55,6
<b>TOTALE</b>	45,3	100	18,6	100	28,8	100	13,6	100	18,9	100

#### 3.2. Telecomunicazioni

Il comitato finanziario TEN si è riunito tre volte nella configurazione telecomunicazioni, il 27 marzo, il 6 giugno e il 3 ottobre, in quest'ultima data in via informale.

Alla riunione di marzo il comitato ha espresso un parere favorevole sulla proposta della Commissione di concedere un aiuto comunitario a 35 progetti di interesse comune selezionati in base all'invito 2000/2 per un sostegno totale massimo della Comunità di 29,5 milioni di euro. La Commissione ha informato il comitato della propria intenzione di introdurre una percentuale fissa di spese generali da applicare nei contratti a compartecipazione finanziaria. Il comitato ha discusso al riguardo e ha chiesto di analizzare l'eventuale impatto sui potenziali partecipanti al progetto.

Alla riunione di giugno la Commissione ha presentato al comitato l'analisi dell'impatto del passaggio ad un sistema di rimborso di spese generali a tasso fisso. Ne è emerso che tale cambiamento non influirebbe sui costi se il sistema fosse applicato agli attuali progetti selezionati e in particolare non interesserebbe in misura significativa le organizzazioni di maggiori dimensioni. Il comitato ha pertanto appoggiato la proposta della Commissione che è stata inserita nell'invito 2001/2.

Alla riunione di ottobre la Commissione ha presentato il risultato dell'invito a presentare proposte 2001/1. Successivamente è stato sottoposto al comitato, affinché formulasse un parere scritto, un primo gruppo di proposte selezionate sulla base di tale invito a beneficiare di un contributo comunitario, per un importo totale di 900 000 euro.

### 3.3. Trasporti

Nel 2001 la Commissione ha ricevuto 439 richieste di contributo finanziario (242 a titolo del MIP e 197 non a titolo del MIP; per maggiori dettagli cfr. paragrafo 4), in alcuni casi per importi relativamente ridotti. Nel 2001 sono state ampiamente applicate le misure che limitano ad un minimo di 1 milione di euro il contributo finanziario a favore di progetti di trasporto, il che ha contribuito a ridurre il numero delle decisioni (solo 18 azioni hanno ricevuto un sostegno inferiore a 1 milione di euro). Il sostegno totale richiesto era pari a 2 270 milioni (1 016 milioni di euro per azioni MIP e 1 254 milioni di euro per azioni non contemplate nel MIP). Nel 2001 il comitato assistenza finanziaria TEN-T si è riunito tre volte. Ha formulato due pareri favorevoli su 137 progetti e studi (53 non MIP e 84 MIP) per i quali la Commissione ha proposto un'assistenza finanziaria complessiva di 563 milioni di euro. Come si può rilevare dalla tabella 3, la Commissione ha continuato a concentrare la maggior parte delle risorse a sua disposizione (44%) sui 14 progetti specifici di Essen. I progetti prioritari, tre dei quali sono stati completati (aeroporto di Malpensa, linea ferroviaria Cork-Dublino-Belfast-Larne e collegamento fisso Øresund) e altri progetti hanno assorbito una percentuale minore degli stanziamenti di impegno rispetto agli anni precedenti ed è aumentata la quota a favore dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS).

**Tabella 3: TEN-T 2001 – Sostegno finanziario e numero di azioni proposte per categoria**

PROPOSTA 2001	Progetti specifici		Gestione del traffico		Altro		Totale	
	Numero di azioni	Sostegno (milioni di euro)	Numero di azioni	Sostegno (milioni di euro)	Numero di azioni	Sostegno (milioni di euro)	Numero di azioni	Sostegno (milioni di euro)
	37 <sup>1</sup>	247,5 <sup>2</sup>	24	155,5 <sup>3</sup>	79*	160 <sup>4</sup>	140	563
		43,95%		27,59%		28,46%		100%
<b>MIP 2001 (milioni di euro)</b>	36	221,5	19	132,5	29	61	84	415
<b>Bilancio annuale 2001</b>	1	26	5	22,5	50	99,5	56*	148**

<sup>1</sup> Comprende un'azione di gestione del traffico ferroviario

<sup>2</sup> Comprende 1 milione di euro dell'anno precedente

<sup>3</sup> Comprende 6 milioni di euro dell'anno precedente

<sup>4</sup> Comprende 4 milioni di euro dell'anno precedente

\* Comprende tre decisioni dell'anno precedente

\*\* Comprende l'importo complessivo di 11 milioni di euro dell'anno precedente

**Tabella 4: TEN 2001 – Azioni proposte e sostegno per tipo e per forma**

<b>TIPO</b>	<b>N. di azioni</b>	<b>Sostegno (milioni di euro)</b>	<b>%</b>
Studi di fattibilità/Misure di sostegno tecnico	65	274	48,71%
Progetti	77	289	51,28%
<b>TOTALE</b>	<b>142</b>	<b>563</b>	<b>100%</b>
<b>FORMA</b>			
<b>FORMA</b>	<b>N. di azioni</b>	<b>Sostegno (milioni di euro)</b>	<b>%</b>
Sovvenzioni al tasso d'interesse	1	15	2,66%
Studi di fattibilità/Misure di sostegno tecnico	65	274	48,70%
Sovvenzioni dirette	76	274	48,62%
<b>TOTALE</b>	<b>142</b>	<b>563</b>	<b>100,0%</b>

**Tabella 5: Modi di trasporto**

Modo	MIP		non MIP		TOTALE		
	N. di azioni	Sostegno (milioni di euro)	N. di azioni	Sostegno (milioni di euro)	N. di azioni	Sostegno (milioni di euro)	%
Aeroporti	2	2,500	6	11,230	8	13,73	2,44%
Gestione del traffico aereo	3	5,800	3	5,170	6	10,97	1,95%
Trasporto combinato			1	1,000	1	1,00	0,17%
Sistema globale di navigazione via satellite	2	100,000	2	16,000	4	116,00	20,60%
Vie di navigazione interne	1	1,000	6	9,810	7	10,81	1,91%
Multimodale	1	0,300	2	2,500	3	2,8	0,49%
Strade	10	39,500	11	28,5035	21	68,0035	12,07%
Gestione del traffico stradale	12	25,293			12	25,293	4,49%
Porti			8	10,900	8	10,90	1,93%
Ferrovie	52	239,871	18	38,090	70	277,9609	49,36%
Gestione del traffico ferroviario	1	0,6000	1	25,000	2	25,6	4,54%
<b>TOTALE</b>	<b>84</b>	<b>414,864</b>	<b>53</b>	<b>148,2035</b>	<b>142</b>	<b>563,0674</b>	<b>100%</b>

Il rilevante sostegno ad altri importanti progetti riflette il numero di proposte presentate dagli Stati membri e successivamente selezionate e tiene anche conto delle osservazioni incluse nel bilancio 2001 circa la quota in percentuale tra i modi e il sostegno massimo ai progetti prioritari. In generale, sono stati rispettati i commenti di bilancio del Parlamento europeo sul bilancio 2001, anche per la quota modale.

### **3.4. IDA**

I progetti IDA (azioni settoriali e orizzontali) sono finanziati in maniera indipendente dal regolamento sul contributo finanziario TEN.

### **3.5. Fondi strutturali e Fondo di coesione**

Il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e il Fondo di coesione sono le principali sovvenzioni della Comunità a favore di progetti TEN. Nel periodo 2000-2006 il sostegno finanziario di maggior rilievo per le infrastrutture sarà a titolo dei Fondi strutturali nel contesto dell'obiettivo 1 per un totale di circa un terzo delle

risorse disponibili e la metà di esso sarà destinata all'infrastruttura dei trasporti. Al contempo il Fondo di coesione contribuirà allo sviluppo delle reti transeuropee dei trasporti con uno stanziamento di 9 miliardi di euro.

### 3.5.1. FESR

Per i Fondi strutturali, l'elemento che ha caratterizzato il 2001 è stato in particolare il completamento dei negoziati con gli Stati membri nel quadro dell'obiettivo 1 che costituisce il 70% del bilancio dei Fondi strutturali per il periodo di programmazione 2000-2006. Sul versante dell'attuazione, l'adozione di tutti i singoli documenti di programmazione e dei programmi esecutivi ha consentito di impegnare la totalità degli stanziamenti pianificati.

Tuttavia, il fatto che la spesa del Fondo di sviluppo regionale non sia suddivisa per progetto TEN cofinanziato rende assai complicato indicare le cifre sugli importi investiti in progetti TEN via il FESR. L'analisi delle relazioni annuali sull'attuazione dei principali programmi di finanziamento delle infrastrutture nell'ambito dell'obiettivo 1 non può fornire altro se non una stima (circa 2 miliardi di euro) del sostegno del FESR assegnato nel 2001 alla rete transeuropea nel settore dei trasporti.

### 3.5.2. Fondo di Coesione

Nel 2001 gli impegni assunti a titolo del Fondo di coesione a favore di TEN nel settore dei trasporti erano pari a 1 318 milioni di euro, ripartiti tra gli Stati membri nel modo seguente: 61,5% a favore di progetti spagnoli, 16,5% per progetti portoghesi, 16,2% per progetti greci e 5,7% a favore di progetti irlandesi.

**Tabella 6: Impegni assunti a titolo del Fondo di coesione per il finanziamento delle TEN-Trasporti, per paese**

	Impegni fino al 1999 (milioni di euro)	Impegni nel 2000 (milioni di euro)	Impegni nel 2001 (milioni di euro)
Grecia	1 535	155	214
Spagna	4 606	852	810
Irlanda	748	34	75
Portogallo	1 446	246	218
<b>Totale</b>	<b>8 334</b>	<b>1 287</b>	<b>1 318</b>

La Commissione ha adottato nuove decisioni di finanziamenti per un importo totale pluriennale pari a 1 958 milioni di euro. Dalla ripartizione degli stanziamenti tra i modi di trasporto si è notato un aumento nel sostegno a favore delle ferrovie, in linea con gli orientamenti politici: l'aiuto al trasporto ferroviario rappresentava il 55% del bilancio complessivo, mentre al settore stradale e al trasporto marittimo sono stati destinati rispettivamente il 34% e l'11%.

**Tabella 7: Decisioni adottate nel 2001 in merito al finanziamento delle TEN a titolo del Fondo di coesione, per paese e per modo, espresse in percentuali**

	<b>Strade</b>	<b>Ferrovie</b>	<b>Aeroporti</b>	<b>Porti</b>
Grecia	85,7	14,3	0	0
Spagna	13,9	68,0	0	18,1
Irlanda	100,0	0	0	0
Portogallo	0	92,6	0	7,4
<b>% per modo</b>	<b>33,6</b>	<b>55,1</b>	<b>0</b>	<b>11,3</b>

In Grecia la maggior parte delle decisioni di finanziamento adottate nel 2001 hanno ancora una volta riguardato progetti relativi alla costruzione della rete autostradale “Pathe/Via Egnatia”, individuata quale progetto prioritario n. 7 dal Consiglio di Essen. Al tempo stesso, il trasporto ferroviario ha continuato a ricevere il sostegno comunitario con l’approvazione del progetto per la nuova linea Limena Ikoniou.

La Commissione ha approvato due progetti autostradali in Spagna: parte dell’asse che attraversa la Catalogna (tra Cervera e Santa María del Camí) e il raccordo di Saragozza che collegherà i vari assi stradali principali che confluiscono nella città, in linea con le priorità di promuovere le strade di collegamento con la Francia e di collegare le reti stradali transeuropee. Per la linea ad alta velocità Madrid-Barcellona frontiera francese, è stato compiuto uno sforzo rilevante per estendere i lavori verso Barcellona. Infine, il Fondo di coesione ha finanziato il progetto di ampliamento del porto di Barcellona.

In Irlanda gli importi di entità ridotta assegnati non sono sufficienti per assicurare un equilibrio modale ogni anno. Nel 2001 è stato approvato solo un nuovo progetto, ossia la costruzione dell’autostrada sudorientale M50, il collegamento mancante della circonvallazione autostradale di Dublino.

Come nel 2000, nel 2001 gli stanziamenti del Fondo di coesione in Portogallo si sono concentrati sugli investimenti nel settore ferroviario, dando priorità a due linee importanti dal punto di vista strategico che formano parte del progetto prioritario n. 8: la linea del Nord e la linea dell’Algarve. Alle ferrovie è stato pertanto assegnato circa il 98% delle sovvenzioni concordate nel 2001. La quota restante ha costituito il contributo comunitario a favore del progetto volto a migliorare i servizi nel porto di Aveiro.

### **3.6. La Banca europea per gli investimenti (BEI)**

Lo sviluppo di grandi progetti di infrastruttura di interesse comune, di cui la rete transeuropea costituisce la parte principale, rimane uno degli obiettivi prioritari della BEI. Nel 2001 il consiglio di amministrazione della BEI ha approvato prestiti per un totale di 7 900 milioni di euro a favore delle TEN e di progetti connessi nell’Unione. I contratti di finanziamento sottoscritti hanno raggiunto l’importo di 6 375 milioni di euro, ossia il 20% dell’attività della Banca negli Stati membri. Queste cifre corrispondono a 8 597 milioni di euro approvati e 6 613 milioni di euro sottoscritti nel 2000. In altre parole, vi è stata una lieve flessione nelle approvazioni di progetto

(-8%) e nelle firme (-4%), che rispecchia un rallentamento nel finanziamento dei progetti TEN nel settore delle telecomunicazioni.

La BEI ha svolto la propria attività a ritmo sostenuto anche nei paesi candidati, approvando prestiti per un totale di 1 530 milioni di euro e sottoscrivendo 1 383 milioni di euro a favore di progetti di interesse transeuropeo. Come nel caso degli Stati membri, questa situazione riflette una leggera diminuzione nell'attività da imputare al settore delle telecomunicazioni.

Dal 1993 la Banca ha approvato prestiti a favore delle TEN per un totale di 74 426 milioni di euro e sottoscritto contratti di finanziamento complessivamente per 57 308 milioni di euro. Il costo totale dell'investimento dei corrispondenti progetti è stimato a circa 250 miliardi di euro.

La BEI è intervenuta nel montaggio finanziario dei progetti TEN, soprattutto quelli basati su partnership pubblico-privato (PPP) in particolare nel settore dei trasporti. Nel 2001 il 30% dei finanziamenti concessi dalla BEI per progetti TEN relativi ai trasporti ha riguardato strutture PPP in Germania, in Grecia, nei Paesi Bassi, in Portogallo e in Spagna. La Banca è anche stata in prima linea nello sviluppo di strumenti innovativi quali lo sviluppo di strutture di rifinanziamento per consentire ai finanziatori commerciali di abbandonare secondo modalità definite la formula dei finanziamenti a lungo termine. La BEI promuove anche la fertilizzazione incrociata mettendo a disposizione dei nuovi promotori la sua esperienza nei finanziamenti PPP nell'Unione europea e nei paesi candidati.

I prestiti approvati dalla BEI nel 2001 a favore delle TEN nel settore dei trasporti hanno raggiunto nell'Unione 6 418 milioni di euro (6 718 milioni di euro nel 2000, ossia un aumento del 5%), che portano a 50 000 milioni di euro i prestiti totali approvati dal 1993 per questo settore. Nel 2001 i contratti di finanziamento sottoscritti hanno rappresentato 5 161 milioni di euro (4 010 milioni di euro nel 2000, un aumento del 29%), che portano a 35 680 milioni di euro il prestito nel suo complesso dal 1993. Le sottoscrizioni hanno registrato un aumento particolarmente rilevante nel caso dei progetti prioritari individuati al Consiglio di Essen, con una crescita del 130% rispetto alle cifre del 2000. Il fatto che il 2001 sia stato di gran lunga l'anno in cui le sottoscrizioni per i progetti prioritari di Essen hanno raggiunto il numero più elevato, mentre le approvazioni di nuovi prestiti sono diminuite, testimonia probabilmente una certa maturità della serie di progetti in corso e, per gli altri, una mancanza di progresso e in alcuni casi ritardi considerevoli.

Nei paesi dell'Europa centrale e orientale, gli interventi della Banca per progetti riguardanti i 10 corridoi di trasporto approvati dalle Conferenze paneuropee sui trasporti di Creta ed Helsinki hanno raggiunto i 1 200 milioni di euro, ossia un aumento del 23% rispetto al 2000.

Nel settore dell'energia, nel 2001 sono stati approvati 240 milioni di euro di nuovi prestiti, di cui 220 milioni di euro sottoscritti per due progetti TEN nel settore del gas. La Banca ha anche approvato circa 900 milioni di euro e sottoscritto un importo analogo per lo sviluppo di reti nazionali per la trasmissione, la sottotrasmissione e la distribuzione di elettricità, benché non sia possibile individuare l'importo specifico destinato alle reti di trasmissione. Per le TEN del settore dell'energia, l'importo cumulato dal 1993 è pari a 6 593 milioni di euro approvati e a 5 440 milioni di euro sottoscritti.



Nel 2001 la BEI ha anche erogato nuovi prestiti a favore di reti di telecomunicazioni dell'Unione europea, con un totale di 1 241 milioni di euro approvati (1 580 milioni di euro nel 2000) e 994 milioni di euro sottoscritti (2 211 milioni di euro nel 2000). L'agitazione finanziaria nel settore delle telecomunicazioni spiega la netta flessione che ha registrato l'attività. Gli importi approvati dal 1993 raggiungono la cifra di 17 835 milioni di euro, di cui 16 190 milioni di euro sono stati sottoscritti.

Contribuire allo sviluppo delle TEN continuerà ad essere uno degli obiettivi prioritari della BEI a medio termine con interventi sia negli attuali Stati membri che in quelli futuri. Si prevede che i prestiti nel settore delle TEN registreranno una crescita regolare, concentrandosi in particolare sui progetti prioritari e sui paesi candidati.

**Tabella 8: Prestiti della BEI alle TEN (milioni di euro)**

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	TOTALE
<b>UE</b>	<b>3280</b>	<b>4754</b>	<b>5568</b>	<b>6522</b>	<b>7677</b>	<b>8242</b>	<b>8277</b>	<b>6613</b>	<b>6375</b>	<b>57308</b>
Trasporti	1908	1939	3819	3505	4943	4415	5977	4010	5161	<b>35677</b>
Progetti di Essen	1346	1137	1603	1189	1751	1142	1616	1224	2838	<b>13846</b>
Energia	367	715	910	1415	854	393	174	392	220	<b>5440</b>
Progetti di Essen	207	315	523	695	300	100	75	25	0	<b>2240</b>
Telecomunicazioni	1005	2100	839	1602	1880	3434	2126	2211	994	<b>16191</b>
<b>PECO</b>	<b>579</b>	<b>777</b>	<b>400</b>	<b>668</b>	<b>774</b>	<b>1507</b>	<b>1456</b>	<b>1494</b>	<b>1383</b>	<b>9038</b>
Trasporti	469	397	270	553	417	1357	1321	979	1200	<b>6963</b>
Energia		80								
Telecomunicazioni	110	300	130	115	357	150	135	515	183	<b>1995</b>

### 3.7. Finanziamento degli Stati membri

Nella maggior parte dei casi il finanziamento comunitario delle TEN costituisce una percentuale limitata dei costi totali, tranne per alcuni progetti nei paesi di "coesione". Il finanziamento comunitario ha lo scopo di fungere da catalizzatore al fine di mobilitare altre fonti di investimento. La quota più rilevante degli stanziamenti proviene dalle autorità pubbliche degli Stati membri o, soprattutto per l'energia e le telecomunicazioni, dal settore privato. È difficile reperire dati esatti o significativi in relazione delle spese sostenute dagli Stati membri per le TEN, in quanto questi ultimi non sempre operano una distinzione tra infrastruttura TEN e non TEN.

### **3.8. Finanziamento dell'infrastruttura in paesi terzi**

#### *3.8.1. PHARE*

L'Unione europea ha iniziato a fornire il proprio aiuto ai potenziali paesi candidati dell'Europa centrale per sostenerli nel processo di preparazione all'adesione all'Unione a partire dal 1989, anno in cui è stato istituito il programma PHARE, iniziativa di assistenza economica a favore della Polonia e dell'Ungheria. In seguito alla decisione del Consiglio europeo di Lussemburgo del 1997 di avviare formalmente l'attuale processo di allargamento, nel 1998 il programma è stato riorientato attribuendogli una connotazione specifica di strumento di "preadesione". Phare è mirato al rafforzamento della capacità istituzionale e amministrativa (30%) e agli investimenti connessi all'acquis (70%), compresi quelli relativi alla cooperazione transfrontaliera. Il bilancio del 2001 era pari a 1 641 milioni di euro, di cui circa 36 milioni di euro, vale a dire una quota estremamente esigua, a favore del settore dei trasporti. Il sostegno di questo programma si sta concentrando in misura sempre più rilevante su operazioni programmate gestite a titolo dei Fondi strutturali, appoggiando in modo particolare gestione e pianificazione locale (programmi di coesione economica e sociale).

#### *3.8.2. CARDS*

Il 2001 è stato il primo anno di attuazione del nuovo regolamento CARDS adottato il 5 dicembre 2000. Nell'ultimo trimestre del 2001 sono stati approvati un documento di strategia regionale e documenti di strategia nazionale per Albania, Bosnia-Erzegovina, Croazia, ex Repubblica iugoslava di Macedonia e Repubblica federale di Jugoslavia. Uno degli obiettivi specifici di cooperazione regionale della strategia regionale CARDS consiste nel reintegrare i paesi partecipanti al processo di stabilizzazione e di associazione nelle reti di infrastruttura europee, segnatamente trasporti, gestione delle frontiere ed energia, offrendo loro assistenza nello sviluppo di strategie coerenti nel settore delle infrastrutture con una dimensione internazionale nei trasporti e nell'energia.

Il sostegno è concentrato sull'elaborazione di strategie e su studi preparatori, nonché su investimenti dall'effetto moltiplicatore nella prospettiva di ricollegare le strutture ambientali, dell'energia e dei trasporti della regione alle reti paneuropee. Un assunto fondamentale è che le istituzioni finanziarie internazionali sono gli organismi che possono far fronte nel modo più adeguato alle richieste di finanziamento per investimenti nelle infrastrutture. Nondimeno, nella Repubblica federale di Jugoslavia e nel Kosovo continueranno ad essere effettuati investimenti rilevanti al fine di consentire il completamento dei lavori di ricostruzione già avviati. Il finanziamento di progetti di infrastrutture transfrontalieri di entità limitata può essere erogato anche a titolo di programmi di gestione integrata delle frontiere. Infine, i programmi CARDS, concentrandosi in misura significativa sul rafforzamento delle capacità istituzionali, riguardano anche aspetti fondamentali dello sviluppo delle infrastrutture.

#### *3.8.3. TACIS*

Il nuovo regolamento Tacis, entrato in vigore il 21 gennaio 2000, copre il periodo 2000-2006, con un bilancio totale di 3 318 milioni di euro. Il nuovo regolamento ha

aumentato dal 10% ad un massimo del 20% la percentuale del bilancio annuale da assegnare ai finanziamenti degli investimenti.

Un settore prioritario per il finanziamento di investimenti rimane la cooperazione transfrontaliera, compresa l'infrastruttura alle frontiere. Per facilitare gli scambi, il commercio e i sistemi di pedaggio alle frontiere, la Commissione continua a prestare particolare importanza al funzionamento dei punti di attraversamento di frontiera.

È stata attribuita priorità agli attraversamenti di frontiera che formano parte della rete paneuropea di trasporti, vale a dire i corridoi I, II, III, V e IX. Fino al 2001 compreso la Commissione ha messo a disposizione di questo progetto oltre 90 milioni di euro, di cui 15 milioni di euro a titolo del bilancio di TACIS per il 2001.

#### 3.8.4. *MEDA*

I finanziamenti del programma MEDA per meglio collegare i paesi del bacino del Mediterraneo all'Unione si limitano per il momento ad un numero ristretto di studi di fattibilità.

#### 3.8.5. *ISPA*

ISPA (strumento per le politiche strutturali di preadesione), uno dei tre strumenti di preadesione, è strutturato sul modello del Fondo di coesione e ha quale obiettivo, per quanto riguarda il 50% della sua dotazione, il potenziamento della rete di trasporti di interesse transeuropeo nei dieci paesi dell'Europa centrale e orientale candidati all'adesione all'Unione europea. Il restante 50% è riservato a progetti ambientali. Nel periodo compreso tra il 2000 e il 2006 saranno disponibili 1 040 milioni di euro all'anno (prezzi 1999) per progetti di infrastrutture nei settori dell'ambiente e dei trasporti, vale a dire circa 520 milioni di euro all'anno per progetti relativi ai trasporti.

Nel 2000 e nel 2001 la Commissione ha deciso in merito a 169 progetti proposti dai paesi candidati per un costo complessivo pari a 6,6 miliardi di euro, di cui 3,9 miliardi di euro, o il 59%, finanziati dall'Unione europea. Oltre la metà del sostegno ISPA concesso è assegnata a progetti ferroviari e circa il 47% all'infrastruttura stradale.

Di questi 169 interventi dei primi due anni di ISPA, 64 riguardano il settore dei trasporti per un totale di costi pari a 4,1 miliardi di euro, di cui 2,4 miliardi di euro a titolo di un contributo ISPA. Sono compresi 16 progetti di assistenza tecnica, soprattutto relativi a compiti di preparazione al progetto. Nel 2001 sono stati approvati 29 progetti nel settore dei trasporti per un contributo ISPA complessivo pari a 1,3 miliardi di euro.

L'obiettivo di ISPA nel settore dei trasporti è sostenere la costruzione della futura rete dei trasporti transeuropea. Lo strumento finanzia progetti di infrastruttura dei trasporti promuovendo la mobilità sostenibile sulla base dei criteri fissati nella decisione n. 1692/96 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 (orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti). Le misure adottate dovrebbero consentire ai paesi beneficiari di soddisfare gli obiettivi delle partnership per l'adesione e devono garantire l'interconnessione e

l'interoperabilità nell'ambito delle reti nazionali, nonché tra queste ultime e l'Unione europea.

Per la preparazione dei progetti occorre prendere in considerazione i dieci corridoi di trasporto multimodale paneuropei approvati alla terza Conferenza paneuropea sui trasporti svoltasi a Helsinki nel giugno 1997. I progetti da finanziare a titolo di ISPA in quanto prioritari devono riguardare la rete principale, secondo quanto individuato da TINA (*Transport Infrastructure Needs Assessment*), ma possono anche interessare progetti relativi al resto della rete TINA. I finanziamenti ISPA erogati nel settore dei trasporti sono stati concentrati sull'ampliamento e il miglioramento della rete TINA con l'obiettivo di facilitare il collegamento tra l'Unione europea e i paesi candidati.

**Tabella 9: Bilancio ISPA 2001 nel settore dei trasporti, per sottosettore**

Sottosettore		
	Fondi ISPA (euro)	Fondi ISPA %/ settore
Strada	303 699 301	57,25%
Ferrovia	210 662 746	39,71%
Aeroporti	12 000 000	2,26%
Ferrovia/Strada	4 158 400	0,78%
<b>Totale bilancio ISPA settore Trasporti</b>	<b>530 520 447</b>	<b>47,83%</b>

**Tabella 10: Bilancio ISPA 2001: Impegni per paese**

Paese	Fondi ISPA (euro)
Bulgaria	61 898 400
Repubblica ceca	40 271 315
Estonia	12 228 287
Ungheria	48 171 347
Lettonia	21 663 645
Lituania	14 483 464
Polonia	177 561 679
Romania	122 812 000
Slovacchia	24 698 070
Slovenia	6 732 240
<b>TOTALE</b>	<b>530 520 447</b>

La tabella indica importi per impegni relativi a progetti approvati nel 2001 e le seconde rate per progetti approvati nel 2000, in quanto i finanziamenti dei progetti vengono impegnati a titolo del bilancio comunitario per vari anni.

Nel 2001 oltre la metà del bilancio ISPA per il settore dei trasporti è stata destinata a progetti stradali che contemplavano nuovi lavori di costruzione o miglioramenti per soddisfare le norme comunitarie in materia di capacità e sicurezza.

**Tabella 11: Finanziamento ISPA per progetti nel settore dei trasporti approvati nel 2000 e nel 2001**

<b>TIPO PROGETTO</b>	<b>N. di progetti</b>	<b>Costo complessivo progetto (euro)</b>	<b>Fondi ISPA complessivi concessi (euro)</b>	<b>Impegni 2000 (euro)</b>	<b>Impegni 2001 (euro)</b>
Aeroporti	1	148 756 000	50 000 000	28 000 000	12 000 000
Ferrovie	32	2 154 232 540	1 230 824 787	283 584 312	210 662 746
Ferrovie e strade	2	6 080 000	5 198 000	0	4 158 400
Strade	29	1 756 680 109	1 139 915 934	224 790 797	303 699 301
<b>Totale settore</b>	<b>64</b>	<b>4 065 748 649</b>	<b>2 425 938 721</b>	<b>536 375 109</b>	<b>530 520 447</b>

La tabella riporta i fondi ISPA complessivi impegnati e approvati nel 2000 e nel 2001 per progetti nel settore dei trasporti (64 progetti), nonché i costi totali per tali interventi.

**Fondi ISPA 2000-2001**

<b>Tipo progetto</b>	<b>N. di progetti</b>	<b>Contributo ISPA totale</b>	<b>% per settore</b>
TRASPORTI			
Aeroporti	1	50 000 000	2,06%
Ferrovie	32	1 230 824 787	50,74%
Ferrovie e strade	2	5 198 000	0,21%
Strade	29	1 139 915 934	46,99%
<b>Totale settore</b>	<b>64</b>	<b>2 425 938 721</b>	<b>61,61%</b>

**Progetti per il corridoio, contributo ISPA totale 2000-2001**

<b>Corridoio</b>	<b>Strada</b>	<b>Ferrovia</b>
Corridoio I	32 600 556	
Corridoio II		161 746 249
Corridoio III	320 411 250	92 837 250
Corridoio IV	366 491 403	383 680 941
Corridoio V		92 110 300
Corridoio VI	233 695 790	160 945 224
Corridoio IX	152 036 430	87 311 201
<b>Totale</b>	<b>1 105 235 429</b>	<b>978 631 165</b>

**Progetti per paese 2000-2001**

<b>Paese</b>	<b>Aeroporti</b>	<b>Ferrovie</b>	<b>Strade</b>	<b>Ferrovie e strade</b>	<b>Totale</b>
Bulgaria	50 000 000	153 000 000	30 000 000	4 998 000	<b>237 998 000</b>
Repubblica ceca		45 207 500	57 931 474	200 000	<b>103 338 974</b>
Estonia		1 350 000	34 173 021		<b>35 523 021</b>
Ungheria		191 442 575	20 149 540		<b>211 592 115</b>
Lettonia		101 843 476	19 961 541		<b>121 805 017</b>
Lituania		24 314 780	50 957 600		<b>75 272 380</b>
Polonia		344 498 499	510 744 750		<b>855 243 249</b>
Romania		232 329 441	409 926 024		<b>642 255 465</b>
Slovacchia		96 996 000	27 149 200		<b>124 145 200</b>
Slovenia		18 765 300			<b>18 765 300</b>
<b>Totale</b>	<b>50 000 000</b>	<b>1 209 747 571</b>	<b>1 160 993 150</b>	<b>5 198 000</b>	<b>2 425 938 721</b>

## 4. FINANZIAMENTO DELLE TEN: ALTRI ASPETTI

### 4.1. Programma indicativo pluriennale per le TEN-T (2001-2006)

Nel settembre 2001 la Commissione europea ha adottato la decisione relativa al programma indicativo pluriennale per il finanziamento della rete transeuropea dei trasporti nel periodo 2001-2006. Dopo aver valutato la totalità delle offerte ricevute, la Commissione ha assegnato indicativamente 2 780 milioni di euro ai progetti selezionati. Circa il 50% dell'importo in questione sarà destinato ai grandi progetti di infrastrutture individuati dal Consiglio europeo di Essen del 1994, il 20% sarà erogato al programma GALILEO, mentre la somma rimanente sarà ripartita per finanziare vari interventi relativi all'eliminazione delle strozzature sulla rete ferroviaria, ai progetti transfrontalieri e ai sistemi di trasporto intelligenti. *"I progetti selezionati contribuiranno ad affrontare le sfide fondamentali poste alla nostra politica dei trasporti come sottolineato nel Libro bianco della Commissione sui trasporti adottato il 12 settembre<sup>14</sup>: spostando l'equilibrio tra modi di trasporto diversi, combattendo le strozzature e la congestione e facendo della qualità e della sicurezza il fulcro della politica comune dei trasporti,"* ha detto Loyola de Palacio, vicepresidente e commissario competente per l'energia e i trasporti.

In linea con gli obiettivi indicati nel Libro bianco sulla politica dei trasporti, i progetti selezionati mireranno ad eliminare le strozzature sulla rete transeuropea dei trasporti e a promuovere un riequilibrio tra i vari modi di trasporto.

L'importo totale proposto per il programma relativo al periodo 2000-2006, ossia 2 780 milioni di euro, è ripartito come segue:

- oltre 1 300 milioni di euro (47%) a progetti di infrastrutture approvati dal Consiglio europeo di Essen del 1994;
- oltre 550 milioni di euro (20%) al progetto GALILEO;
- circa 640 milioni di euro (23%) a interventi per eliminare le strozzature ferroviarie e a progetti transfrontalieri;
- circa 280 milioni di euro (10%) a progetti relativi a sistemi di trasporto intelligenti (ITS) per i settori stradale e aereo.

Conformemente all'obiettivo del Libro bianco di rilancio delle ferrovie, quasi due terzi del sostegno previsto sono stati assegnati al settore ferroviario. Mentre alcuni studi assumeranno un ruolo determinante nell'onerosa preparazione sotto il profilo tecnico, ambientale e geologico dei progetti principali, quali le gallerie ferroviarie per gli attraversamenti delle Alpi e dei Pirenei, la maggior parte dei progetti di "Essen" relativi al settore ferroviario ad alta velocità per il trasporto passeggeri registrerà un picco nell'avanzamento dei lavori e dovrebbe essere pronta per la fine del 2006. Uno degli obiettivi del Libro bianco è mettere le nuove tecnologie al servizio del sistema dei trasporti dell'Unione e dei relativi utenti, motivo per cui al programma GALILEO è stato attribuito un ruolo importante. Infine, in linea con l'obiettivo di affrontare il fenomeno della congestione e di migliorare i collegamenti

---

14 [http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/it/lb\\_it.html](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/it/lb_it.html)

con la periferia, è stato dato un notevole sostegno agli interventi per eliminare le strozzature e completare i collegamenti mancanti con l'Unione e con i paesi terzi.

**Tabella 12: Programma indicativo pluriennale TEN-T 2001-2006 – Decisione quadro**

P/G	Titolo progetto	Sostegno proposto (milioni di euro)						
		2001	2002	2003	2004-2006	Totale		
P1	Treno ad alta velocità/trasporto combinato Nord-Sud (Berlino-Halle/Lipsia-Erfurt-Norimberga Monaco-Verona)	33	46,5	61,5	117	258	9,28%	
P2	Linea ferroviaria ad alta velocità Parigi-Bruxelles-Colonia/Francoforte-Amsterdam-Londra	61	49,5	36	145	291,5	10,48%	
P3	Treno ad alta velocità Sud (Madrid-Barcellona-Perpignan-Montpellier e Madrid-Vitoria-Dax)	15,1	22,1	34,7	66	137,9	4,96%	
P4	Treno ad alta velocità Est	45	36,5	52	34,5	168	6,04%	
P5	Linea Betuwe	20	10	12	380	80	2,88%	
P6	Treno ad alta velocità Francia-Italia	11	16,5	54	88,9	170,4	6,13%	
P7	Autostrade greche - Pathe e Via Egnatia	12,5	12	5,5	-	30	1,08%	
P8	Collegamento multimodale Portogallo-Spagna-resto d'Europa	3,3	3,2	4,35	2	12,85	0,46%	
P9	Collegamenti convenzionali Cork-Dublino-Belfast-Larne-Stranraer	-	-	-	-	-	0,00%	
P10	Aeroporto di Malpensa	-	-	-	-	-	0,00%	
P11	Collegamento fisso Øresund	-	-	-	-	-	0,00%	
P12	Corridoio multimodale triangolo nordico	12,05	16	14,95	42,5	85,5	3,07%	
P13	Corridoio stradale Irlanda-Regno Unito-Benelux	13	8	7	2,8	30,8	1,11%	
P14	Linea principale della costa occidentale	7	3	3	31	44	1,58%	
	Totale parziale progetti prioritari	232,95	223,3	285	567,7	1 308,95	47,07%	
P15	Sistema di navigazione satellitare transeuropeo (GALILEO)	100	170	80	200	550	19,78%	
G1/2	Eliminazione di strozzature sulle reti ferroviarie TEN	51,125	67,825	75,25	196,9	391,1	14,06%	
G3	Progetti transfrontalieri	13,95	21,51	32,28	186,76	254,5	9,15%	
G4	Sistemi di trasporto intelligenti nel settore stradale	28,3	30,8	33	99,9	192	6,90%	
G5	Sistemi di trasporto intelligenti nel settore aereo	7,99	25,8	26,03	24,67	84,49	3,04%	
	Totale parziale gruppi	101,365	145,935	166,56	508,23	922,09	33,16%	
	Totale MIP	434,315	539,235	531,56	1 275,93	2 781,04	100,00%	

Dettagli all'allegato IX.

Tra il 1995 e il 2000 la DG TREN ha promosso lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligenti sulla rete stradale transeuropea contribuendo con oltre 125 milioni di euro al finanziamento di progetti di gestione del traffico stradale. Per contro, nel 2001 il



programma annuale di finanziamento TEN-T è stato sostituito dal programma indicativo pluriennale (MIP) della Commissione europea.

Sono stati scelti sei progetti sui sistemi di trasporto intelligenti che interessano 14 Stati membri (la Grecia non è contemplata) e che riceveranno un contributo comunitario pari a 192 milioni di euro. Nel 2001, invece, le 12 relative decisioni finanziarie ammontavano a un totale di 25,3 milioni di euro.

- ARTS (riguarda P/E/F): 3,5 milioni di euro
- CENTRICO (riguarda NL/D/B/L/F/UK): 7 milioni di euro
- CORVETTE (riguarda D/A/I): 4 milioni di euro
- SERTI (riguarda D/F/I/E): 3,5 milioni di euro
- STREETWISE (riguarda UK/IRL): 1,8 milioni di euro
- VIKING (riguarda FIN/S/DK/D): 5,5 milioni di euro

I progetti finanziati sono intesi a ridurre il fenomeno della congestione, fornendo in modo continuativo e sistematico informazioni ai viaggiatori sulla rete stradale transeuropea. Si cerca di accelerare la diffusione di sistemi e servizi per i viaggiatori e affrontare problemi di dimensione transfrontaliera grazie alla cooperazione nei progetti tra Stati membri diversi.

#### **4.2. Il bilancio TEN-T al di fuori del MIP**

Sono stati selezionati 53 progetti di infrastrutture di trasporti e studi ammissibili al cofinanziamento attraverso la normale quota annuale del bilancio 2001 per le TEN-T, in conformità di quanto previsto dal regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario comunitario nel settore delle reti transeuropee.

Queste decisioni – per un importo totale di 137,2 milioni di euro<sup>15</sup> – erano intese a integrare gli stanziamenti assegnati nel 2001 nel quadro del programma indicativo pluriennale (MIP) per il quale la Commissione ha adottato una decisione quadro. Le azioni da cofinanziare sono state scelte in linea con le priorità indicate nel Libro bianco sulla politica dei trasporti adottato dalla Commissione il 12 settembre 2001. Più in particolare, le decisioni riguardavano settori sottorappresentati nel quadro del MIP (ad esempio vie navigabili interne, porti, aeroporti e strade), nonché progetti che completavano gli interventi sostenuti nel MIP (accessibilità alla rete principale, potenziamento di nodi). Grazie a tali decisioni è stato offerto un sostegno supplementare a importanti progetti europei quali ERTMS ed EGNOS già finanziati negli anni precedenti. Nella riunione del 7 giugno 2001, il comitato assistenza finanziaria TEN per il settore dei trasporti ha espresso un parere favorevole sulla selezione.

---

15 Nel 2001 l'importo complessivo del cofinanziamento al di fuori del MIP era pari a 148 milioni di EUR. 11 milioni di EUR, destinati a progetti selezionati nel 2000, non sono stati impegnati fino al 2001 a causa di ritardi nelle procedure.

### 4.3. Lo strumento di capitale di rischio a favore delle infrastrutture TEN

La necessità di questo strumento è stata posta in rilievo dal lavoro svolto dal gruppo ad alto livello Kinnock sulla partnership pubblico-privato nel settore dei trasporti, le cui conclusioni sono state pienamente appoggiate dalla Commissione in una comunicazione del settembre 1997. In Europa la disponibilità di questi finanziamenti è al momento estremamente ridotta e bisogna incoraggiarli per sviluppare i progetti TEN sotto forma di PPP. L'obiettivo consisterebbe nell'impiegare importi limitati di risorse pubbliche per stimolare lo sviluppo di questi investimenti di capitale di rischio che svolgono un ruolo importante consentendo alle PPP di attingere ai considerevoli fondi di investimento privati a lungo termine. Per motivi di efficienza e di economicità è preferibile ricorrere a fondi di investimento o a organismi finanziari comparabili che si prefiggono prioritariamente di fornire capitali di rischio ai progetti TEN.

A causa dell'elevato effetto moltiplicatore, lo strumento di capitale di rischio a favore delle infrastrutture TEN (RFC) non solo offrirà risorse supplementari a favore di un settore in cui si percepiscono problemi del mercato, ma sosterrà anche lo sviluppo di strumenti finanziari innovativi in un contesto che per tradizione è concentrato sulle sovvenzioni. A differenza delle sovvenzioni sotto forma di tassi agevolati o di altri tipi di prestito, i contributi concessi a titolo di questo strumento sono anche recuperabili.

Il regolamento finanziario sulle TEN<sup>16</sup> indica una quota limitata delle risorse di bilancio comunitario a disposizione delle TEN da utilizzare quale *“partecipazione al capitale di rischio per i fondi di investimento o per altri organismi finanziari comparabili che si prefiggono prioritariamente di fornire capitali di rischio ai progetti di reti transeuropee e che comportano considerevoli investimenti del settore privato; tale partecipazione al capitale di rischio non supera l'1% delle risorse di bilancio [...], tale limite può essere aumentato fino al 2% a partire dal 2003, alla luce di un riesame del funzionamento di tale strumento [...]”*<sup>17</sup>. Le risorse in questione ammontano a 4 600 milioni di euro per il periodo 2000-2006. Successivamente il potenziale importo destinato allo strumento di capitale di rischio sarà pari a 46 milioni di euro fino al 2006, con la possibilità di aumentarlo a 92 milioni di euro a partire dal 2003, alla luce di un riesame presentato dalla Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio.

In conformità del regolamento, la gestione del contributo comunitario al capitale di rischio deve essere garantita dal Fondo europeo per gli investimenti e le disposizioni per l'attuazione del programma devono essere definite in un accordo di cooperazione tra la Commissione e il FEI. Dopo la riforma del FEI avvenuta nel 2000, la sua attività relativa alle TEN è stata trasferita alla BEI. Nel giugno 2001 è stato pertanto concluso un accordo di cooperazione tripartito tra la Commissione, la BEI e il FEI.

---

16 Regolamento n. 2236/95 del Consiglio modificato dal regolamento n. 1655/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 1999.

17 Articolo 4, lettera e), del regolamento.

Nel luglio 2001 nella Gazzetta ufficiale<sup>18</sup> è stata pubblicata la comunicazione relativa all'attuazione del dispositivo al fine di consentire ai fondi di investimento interessati di presentare domande alla BEI in vista della selezione di investimenti da finanziare attraverso questo strumento. Si prevede che la prima decisione finanziaria per lo stanziamento di fondi del bilancio TEN per il capitale di rischio venga adottata nel 2002<sup>19</sup>.

## 5. VALUTAZIONE

Nel contesto del suo programma di gestione razionale ed efficiente (*Sound and efficient management* - SEM 2000), la Commissione conferisce una grande priorità alla valutazione delle sue azioni.

### 5.1. Energia

Nel 1999 la Commissione ha incaricato esperti indipendenti di effettuare una valutazione intermedia del programma TEN nel settore dell'energia. Nell'attuazione del programma i servizi della Commissione hanno tenuto conto della maggior parte delle raccomandazioni formulate. La prossima valutazione indipendente è prevista per gli anni 2003-2004.

### 5.2. Telecomunicazioni

Nel 2001 tutti i progetti sono stati riesaminati almeno una volta. È stata riservata un'attenzione particolare ai progressi compiuti sul versante dei piani commerciali, che avevano rivelato notevoli carenze. Nel complesso, sette progetti sono stati ritenuti insufficienti per motivi tecnici o perché si è giunti alla conclusione che non avrebbero prodotto nel tempo alcun servizio redditizio; si è pertanto deciso di sospenderli.

#### **Valutazione intermedia dell'azione TEN-Telecom**

Lo studio richiesto dalla Commissione in conformità del disposto dell'articolo 14 della decisione sugli orientamenti è stato completato all'inizio del 2001. Dalla relazione finale è emerso che l'azione TEN-Telecom è un importante programma atto a sviluppare una nicchia risolutiva e strategicamente ben situata per favorire la realizzazione di progetti transeuropei ad alto rischio (*business*) e risultati di progetti di ricerca con una forte partecipazione delle PMI. Le dimensioni relativamente modeste del programma non sono state considerate uno svantaggio, ma piuttosto una caratteristica positiva, in quanto questa azione ha permesso al programma di adattarsi con rapidità a un ambiente in continua evoluzione, con particolare riferimento alla strategia emergente *eEurope*.

---

<sup>18</sup> Comunicazione relativa all'attuazione del programma di capitali di rischio a favore delle infrastrutture TEN, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera e), del regolamento (CE) n. 2236/95, modificato dal regolamento (CE) n. 1655/1999 (GU C 188 del 4.7.2001, pag. 13).

<sup>19</sup> La prima decisione finanziaria per lo stanziamento di fondi del bilancio TEN-T per il capitale di rischio è stata presa, come previsto, nel 2002.

Lo studio ha evidenziato che sebbene i progetti ammessi a beneficiare del contributo comunitario fossero in genere a rischio elevato, molti presentavano un buon potenziale di sfruttamento al termine della fase finanziata dal programma.

Tuttavia, l'ampio spettro di attività sostenute dal programma ha causato una dispersione delle risorse che ha ridotto l'impatto complessivo dell'azione. La Commissione ha affrontato questa lacuna nella sua proposta relativa alla modifica degli orientamenti nel settore delle telecomunicazioni portando il numero delle linee d'azione del programma da diciotto a sette.

Lo studio ha altresì posto in rilievo la scarsa efficienza nell'elaborazione dei piani commerciali. La Commissione non ha ignorato il problema e ha intrapreso due azioni per farvi fronte. È stata fornita assistenza diretta a interventi tramite il progetto di sostegno BPS grazie al quale è stata prestata consulenza in merito all'elaborazione e alla presentazione dei piani commerciali e sono state condotte analisi per l'individuazione precoce di potenziali problemi in questo ambito in modo da poter individuare le misure correttive da avviare.

### **5.3. Trasporti**

Ai sensi dell'articolo 1 del regolamento (CE) n. 1687/2001 della Commissione ogni programma pluriennale è soggetto a valutazioni ex ante, intermedie ed ex post.

Per quanto riguarda il progetto TEN, la decisione quadro relativa al MIP copre il periodo 2000-2006.

Nel 2001 il sostegno finanziario del MIP era appena iniziato. I risultati globali dell'intervento e il valore aggiunto dell'impegno comunitario saranno valutati nel periodo intermedio. La valutazione intermedia del programma è prevista per il 2003-2004.

Sono stati tuttavia valutati alcuni programmi specifici che rientrano nelle TEN-T, ossia i "progetti di gestione del traffico stradale TEN-T", l'architettura complessiva di "GALILEO" e la "fase I del programma di investimenti".

Inoltre, ogni anno sono redatte relazioni riguardo alla situazione dei progetti cofinanziati dalle linee di bilancio TEN che permettono di controllare in modo sistematico i progressi conseguiti da ogni singolo progetto.

Per il settore ITS (gestione del traffico stradale), nel 2001 la Commissione ha valutato 8 progetti con l'ausilio di sostegno esterno. Questo modello sarà impiegato in futuro per esaminare i restanti progetti sui trasporti. I risultati delle valutazioni, basati su un'analisi approfondita delle relazioni tecniche finali elaborate dai partner, sono stati in linea generale positivi. La diffusione dei sistemi ITS sta procedendo nella maggior parte degli Stati membri secondo quanto stabilito nei piani nazionali. In alcuni casi si sono osservati ritardi riguardo ad alcune attività che non rappresentavano la parte più consistente dei progetti. Come in altri campi, le attività che richiedono un coordinamento forte (misure di gestione del traffico, scambio di dati transfrontalieri), sono svolte dagli Stati membri, ma ad un ritmo non particolarmente sostenuto.

## 6. RELAZIONI ESTERNE

### 6.1. Energia

Per lo sviluppo della rete, la proposta della Commissione relativa alla revisione degli orientamenti TEN-E rafforzerà la dimensione esterna della politica in materia di reti d'energia dell'Unione europea, soprattutto in termini di collegamenti con i paesi candidati e con altri paesi terzi del bacino Mediterraneo e della regione del Mar Nero, ponendo l'accento sulle connessioni per il gas naturale.

Nel 2001 è stato avviato il dialogo energetico UE-Russia. Una conclusione importante cui si è pervenuti è che saranno individuati "progetti di comune interesse" per collegare le reti transeuropee dell'energia e garantire la sicurezza dell'approvvigionamento energetico. In una relazione sul vertice UE-Russia è stato riportato un elenco preliminare di questi progetti. Altri lavori tratteranno le modalità di attuazione riservando una particolare attenzione alle condizioni per attrarre volumi significativi di investimenti privati dell'Unione europea.

Per i Balcani occidentali, la Commissione europea ha presentato il suo documento strategico finale sulle infrastrutture dell'energia e dei trasporti nell'Europa sudorientale alla Conferenza regionale per l'Europa sudorientale svoltasi a Bucarest il 25 e 26 ottobre 2001. Le consultazioni sul documento strategico avevano avuto luogo nella primavera 2001 e vi avevano preso parte Stati membri (comitato CARDS), istituzioni finanziarie internazionali, paesi obiettivo – i paesi che partecipano al processo di stabilizzazione e di associazione, vale a dire Albania, Bosnia-Erzegovina, Croazia, la Repubblica di Macedonia, la Repubblica federale di Jugoslava – e il II tavolo di lavoro del patto di stabilità (maggio 2001). Il documento individua le grandi priorità relative allo sviluppo delle infrastrutture dell'energia e dei trasporti nella regione, integrando le varie iniziative avviate e il lavoro già compiuto in questo ambito negli ultimi dieci anni e illustra i criteri per attribuire priorità a corridoi e progetti specifici nel settore dei trasporti e dell'energia.

Analogamente, uno degli obiettivi specifici di cooperazione regionale della strategia regionale CARDS per il periodo 2000-2006, approvata dalla Commissione europea il 22 ottobre 2001, consiste nel reintegrare i paesi partecipanti al processo di stabilizzazione e di associazione nelle reti di infrastruttura europee, segnatamente trasporti, gestione delle frontiere ed energia, offrendo loro assistenza nello sviluppo di strategie coerenti nel settore delle infrastrutture con una dimensione internazionale nei trasporti e nell'energia. I risultati attesi nel settore dell'energia sono uno studio delle priorità regionali in termini di infrastrutture e discussioni sull'infrastruttura dell'energia, compresi i progressi registrati nello sviluppo di un mercato interno regionale dell'elettricità e la sua integrazione con quello dell'Unione europea.

I risultati concreti di questi sforzi coordinati sono evidenti in un elenco di progetti regionali di infrastrutture nell'Europa sudorientale. L'avanzamento di tali progetti viene controllato su base regolare dal gruppo direttivo per le infrastrutture. L'attuale elenco di progetti regionali in corso – una combinazione tra il "pacchetto di avvio rapido" (Conferenza regionale sui finanziamenti, marzo 2000) e un elenco di progetti supplementari e/o complementari presentato alla conferenza regionale dell'ottobre 2001 – comprende 41 progetti per un importo complessivo di 3,32 miliardi di euro. Il settore dell'energia viene al secondo posto, con un importo di 820 milioni di euro (25%) destinato a cinque progetti nel settore dell'elettricità.

## 6.2. Trasporti

I negoziati sull'allargamento dell'Unione hanno registrato progressi soddisfacenti e hanno posto in evidenza le notevoli esigenze nel settore dei trasporti dei paesi candidati. Occorrerà ricostruire o migliorare circa 20 000 km di strade e 30 000 km di ferrovie, nonché porti e aeroporti, sostenendo un costo di quasi 100 miliardi di euro. Queste attività stanno già ricevendo un'assistenza finanziaria comunitaria attraverso ISPA e i programmi Phare, tuttavia riuscire ad allineare le economie dei futuri Stati membri con quelle dell'Unione europea richiederà volumi di investimenti mai affrontati in precedenza. L'allargamento implicherà altresì un aumento del traffico negli attuali Stati membri che devono pertanto riorientare le rispettive priorità per quanto riguarda le infrastrutture.

### Aree e corridoi paneuropei

La rete paneuropea dei trasporti è stata sviluppata nel corso di tre conferenze paneuropee sui trasporti. La prima Conferenza paneuropea sui trasporti si è svolta a Praga nel 1991 e ha definito un concetto adeguato in relazione all'infrastruttura dei trasporti che è diventato il concetto di "corridoio".

In occasione della seconda Conferenza paneuropea sui trasporti che si è tenuta a Creta nel 1994 i paesi dell'Europa centrale e orientale hanno individuato nove corridoi di trasporto per lunghe distanze quali priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura.

Alla terza Conferenza paneuropea sui trasporti di Helsinki nel giugno 1997 sono stati aggiunti un decimo corridoio e i bacini paneuropei di trasporto marittimo.

Questi corridoi multimodali, noti come i corridoi di Helsinki, hanno una lunghezza totale di circa 48 000 km, suddivisi tra rete ferroviaria, circa 25 000 km, e rete stradale, circa 23 000 km. Gli aeroporti, i porti marittimi, i porti fluviali e i principali terminali fungono da nodi intermodali per questi collegamenti su lunghe distanze tra i paesi dell'Europa centrale e orientale.

La nozione di partnership per gli investimenti nell'infrastruttura paneuropea dei trasporti promuove la definizione di tutti gli elementi necessari a una futura rete paneuropea dei trasporti sul territorio dell'Unione, nei paesi candidati all'adesione, nei Nuovi Stati Indipendenti (NSI) e oltre.

La rete paneuropea dei trasporti è formata dalle componenti seguenti:

- la rete transeuropea dei trasporti<sup>20</sup> sul territorio dell'Unione europea,
- la rete TINA,<sup>21</sup> che comprende i dieci corridoi cui si aggiungono le componenti supplementari della rete nei paesi candidati all'adesione,
- i dieci corridoi paneuropei dei trasporti situati nei paesi candidati all'adesione, nei Nuovi Stati Indipendenti e oltre,
- le quattro aree paneuropee dei trasporti (*PETras*) che coprono le zone marittime,

---

20 Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 (GU L 228 del 9.9.1996).

21 Transport Infrastructure Needs Assessment – relazione finale dell'ottobre 1999.

- i collegamenti euroasiatici, segnatamente TRACECA (corridoio di trasporto Europa-Caucaso-Asia).

Cfr. carta all'allegato X.

È stato firmato un protocollo d'intesa che stabilisce un meccanismo di coordinamento per ciascun corridoio. La tabella seguente indica alcuni dettagli relativi ai corridoi esistenti.

### Corridoi paneuropei

Numero	Protocollo d'intesa	Presidenza	Tracciato definito dalla Conferenza paneuropea di Helsinki del 1997
I	Sì	Svezia	Helsinki-Tallin-Riga-Kaunas-Varsavia Componente stradale: Autostrada Via Baltica Componente ferroviaria: Ferrovia Baltica
II	Sì	Russia	Berlino-Varsavia-Minsk-Mosca-Nizhnij Novgorod
III	Sì	Polonia	Berlino/Dresda-Vroclav-Lviv-Kiev
IV	Sì	Germania	Berlino/Norimberga-Praga-Budapest Costanza/Salonicco/Istanbul
V	Sì	Italia	Venezia-Trieste/Capodistria-Lubiana-Budapest-Uzgorod-Lviv Sezione A: Bratislava-Zilina-Košice-Uzgorod Sezione B: Rijeka-Zagabria-Budapest Sezione C: Ploce-Sarajevo-Osijek-Budapest
VI	Sì	Polonia	Gdansk-Grudziadz/Varsavia-Katovice-Zilina Sezione A: Katowice-Ostrava-corridoio V
VII	Sì	Austria	Danubio e canale Danubio-Mar Nero
VIII	Sì	Italia	Durazzo-Tirana-Skopje-Sofia-Varna - collegamento con TEN greca e corridoio IV
IX	Sì		Helsinki-San Pietroburgo-Mosca/Pskov-Kiev-Ljubasevka-Chisinau-Bucarest-Dimitrovgrad-Alessandropoli Sezione A: Ljubasevka-Odessa Sezione B: Kiev-Minsk-Vilnius-Kaunas-Klaipéda/Kaliningrad
X	Sì	Grecia	Salisburgo Lubiana-Zagabria-Belgrado-Niš-Skopje-Salonicco Sezione A: Graz-Maribor-Zagabria Sezione B: Budapest-Novi Sad-Belgrado Sezione C: Niš-Sofia Sezione D: Veles-Bitola-Flórina

Nel 2001 sono stati effettuati importanti investimenti per i corridoi in questione, i cui sviluppi e progressi sono stati tuttavia eterogenei a seconda dell'attività svolta dalla presidenza del corridoio e dall'impegno dei paesi partecipanti.

Un'estensione particolare delle reti transeuropee è il programma TRACECA ("Via della seta"), finanziato a titolo di TACIS, concernente il collegamento tra il Caucaso meridionale e l'Asia centrale. Occorre potenziare i collegamenti fisici al fine di attirare un volume di traffico significativo. L'attività di coordinamento relativa ai corridoi paneuropei dei trasporti, ossia l'estensione delle reti transeuropee nei Nuovi Stati Indipendenti occidentali, è proseguita e le presidenze dei corridoi si sono riunite su base regolare. Tuttavia, nel 2001 non era disponibile alcun finanziamento comunitario a favore di progetti connessi.

Per i Balcani occidentali, alla Conferenza regionale per l'Europa sudorientale (25-26 ottobre 2001 a Bucarest) la Commissione europea ha presentato il suo documento strategico finale relativo alle infrastrutture di trasporto e sulle infrastrutture energetiche dell'Europa sudorientale, che è stato oggetto di ampi dibattiti con gli Stati membri dell'Unione europea, i paesi beneficiari e la Banca europea per gli investimenti, la Banca mondiale e la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo. Questo documento è stato presentato ai membri del patto di stabilità a Tirana nel maggio 2001 e a Bucarest nell'ottobre 2001. Il testo viene utilizzato dai principali donatori quale strumento orientativo per la strategia di investimento ed è integrato dal finanziamento CARDS per ulteriori studi tecnici.

Il documento individua le priorità imprescindibili per lo sviluppo delle infrastrutture dei trasporti e dell'energia nella regione, includendo le varie iniziative avviate e il lavoro già portato a termine in questa zona negli ultimi dieci anni, e illustra i criteri per attribuire ulteriore priorità ai corridoi e a progetti specifici nei settori dei trasporti e dell'energia. Per i trasporti, la strategia prevede di applicare nei confronti dei Balcani occidentali una metodologia simile a quella di TINA.

Analogamente, uno degli obiettivi specifici di cooperazione regionale della strategia regionale CARDS per il periodo 2000-2006, approvata dalla Commissione europea il 22 ottobre 2001, consiste nel reintegrare i paesi partecipanti al processo di stabilizzazione e di associazione nelle reti di infrastruttura europee, segnatamente trasporti, gestione delle frontiere ed energia, offrendo loro assistenza nello sviluppo di strategie coerenti nel settore delle infrastrutture con una dimensione internazionale nei trasporti e nell'energia. I risultati attesi nel settore dei trasporti sono uno studio delle priorità regionali in termini di infrastrutture e discussioni sull'estensione del sistema di reti paneuropee nella regione del processo di stabilizzazione e di associazione, ricorrendo allo stesso approccio utilizzato per il processo TINA (*Transport Infrastructure Needs Assessment*) nell'Europa centrale.

Il sostegno è concentrato sull'elaborazione di strategie e su studi preparatori, nonché su investimenti dall'effetto moltiplicatore nella prospettiva di ricollegare le infrastrutture ambientali, dell'energia e dei trasporti della regione alle reti paneuropee. Nel quadro del programma regionale CARDS per il 2001 è stato approvato un programma regionale di studi sulle infrastrutture per un importo pari a 6 milioni di euro che mira a sviluppare ulteriormente la strategia regionale della Commissione europea. Comprende uno studio regionale relativo al settore dei



trasporti di 2,45 milioni di euro che seguirà il TIRS (*Transport Infrastructure Regional Study*). Il TIRS è uno studio della durata di un anno, avviato nel marzo 2001, finanziato dall'Agence Française de Développement (AFD) e guidato da un comitato di coordinamento formato da rappresentanti della Conferenza Europea dei ministri dei Trasporti, della Commissione europea, e della BEI. Nel quadro di CARDS è stato inoltre approvato uno strumento per la preparazione dei progetti (3 milioni di euro) al fine di predisporre investimenti nel settore dei trasporti, in linea con la strategia e gli studi regionali.

Il documento strategico della Commissione costituisce altresì una base fondamentale per l'attività del gruppo direttivo per le infrastrutture dell'Europa sudorientale (*Infrastructure Steering Group* - ISG), istituito nel 2001 e i cui membri sono la Commissione europea, la BEI, la BERS, la Banca mondiale, la Banca di sviluppo del Consiglio d'Europa e l'Ufficio del coordinatore speciale del patto di stabilità.

I risultati concreti di questi sforzi coordinati si ritrovano in un elenco di progetti regionali di infrastrutture per l'Europa sudorientale. L'avanzamento di tali progetti viene monitorato su base regolare dall'ISG. L'attuale elenco degli interventi in corso – una combinazione tra il “pacchetto di avvio rapido” (Conferenza regionale sui finanziamenti del marzo 2000) e un elenco di progetti aggiuntivi/complementari presentati alla Conferenza regionale dell'ottobre 2001 – comprende 41 progetti per un importo totale di 3,32 miliardi di euro. Il settore dei trasporti (in particolare l'infrastruttura stradale) costituisce il 66% del costo complessivo, pari a circa 2,2 miliardi di euro suddivisi tra 33 progetti diversi.

## **7. ALTRE POLITICHE DELL'UNIONE CON UNA DIMENSIONE TEN**

### **7.1. Ambiente**

L'approccio seguito per il finanziamento di progetti TEN per l'anno 2001 partiva dal presupposto che sarebbero state disponibili informazioni sufficienti per garantire la conformità dei progetti TEN alla legislazione comunitaria in materia di ambiente. Il modulo standard di candidatura per i progetti TEN è stato quindi modificato nel dicembre 1999 per inserire una dichiarazione specifica dell'autorità responsabile del controllo dei siti Natura 2000, nell'allegato sulla legislazione ambientale. Tale modifica mira a facilitare le procedure interne negli Stati membri e a garantire pertanto la conformità dei progetti TEN con Natura 2000 e in particolare con i requisiti di protezione del sito ai sensi dell'articolo 6 della direttiva Habitat.

#### Valutazione ambientale strategica (VAS)

Disposizioni giuridiche sulla valutazione ambientale strategica è stata introdotta nella Comunità con la 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. Gli Stati membri dell'Unione europea devono recepire questa direttiva nel diritto nazionale entro luglio 2004. Essi sono tenuti ad analizzare, verificare e valutare l'impatto ambientale di piani e programmi elaborati nel settore delle infrastrutture. La direttiva si applica a piani e programmi che riguardano i trasporti, compresi quelli connessi alla rete transeuropea.

Nell'ottobre 2001 la Commissione ha presentato la proposta che modifica gli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto (COM(2001) 544 def. del 2 ottobre 2001) in base alla quale se sono proposti per inserimento nella presente decisione nuovi collegamenti o altri sviluppi modali di infrastruttura, il comitato di cui all'articolo 18, paragrafo 2 avvia una valutazione ambientale in linea con i principi della VAS.

## 7.2. Ricerca e sviluppo

Nel Quarto programma quadro di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione (1994-1998) della Comunità europea, diversi programmi specifici hanno incluso attività favorevoli allo sviluppo e all'attuazione delle politiche TEN-T. Tali progetti concernevano, ad esempio, il sostegno al processo decisionale per progetti di infrastruttura, metodi per la creazione di osservatori del trasporto e la valutazione delle dimensioni socioeconomiche e ambientali delle politiche TEN. Si è ricorso a molti studi pilota per applicare i risultati e le raccomandazioni dei progetti di ricerca. Quasi tutti questi progetti sono terminati e i riassunti e i risultati si trovano o nel sito web extra <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html> oppure nei siti relativi ai progetti, che sono collegati al sito extra.

Di seguito sono riportati alcuni esempi chiave di contributi ai progetti.

- Il progetto SCENES ha messo a punto un modello di previsione del trasporto che fa capo ad una rete e contiene una descrizione dettagliata delle TEN-T. Copre tutti i 15 Stati membri dell'UE nonché i paesi candidati all'adesione. Il modello SCENES è stato esteso per essere collegato ai modelli e alle previsioni di trasporto nazionali (progetti EXPEDITE e THINK-UP nell'ambito del Quinto programma quadro) e consentire la valutazione degli impatti macroeconomici (PIL, occupazione) delle TEN e di altre politiche di trasporto (progetto TIPMAC del Quinto programma quadro).
- Per testare la fattibilità della creazione di un sistema di informazione sul trasporto a sostegno dell'elaborazione politica, è stato deciso di avviare nell'ambito del Quarto programma quadro un'applicazione sperimentale pratica, il "*Pilot for an Alpine Transport Information System (ATIS)*". I lavori di questa esperienza pilota hanno permesso di realizzare uno strumento potenzialmente utile per la politica, in grado di coadiuvare le decisioni sugli sviluppi dell'infrastruttura (nel caso delle TEN-T, il corridoio del Brennero). Le possibilità di ampliamento e miglioramento del sistema ATIS saranno discusse nella rete tematica ALP-NET del Quinto programma quadro.
- Il risultato principale di MAESTRO sono gli Orientamenti MAESTRO, volti principalmente a coadiuvare il processo decisionale nella selezione, progettazione e valutazione di progetti di trasporto pilota e dimostrativi in Europa. Gli Orientamenti MAESTRO colmano la lacuna tra le varie istanze decisionali e le fasi di valutazione di un progetto pilota e di dimostrazione e sono considerati la prima serie di linee direttrici facilmente applicabili lungo l'intera durata di vita di un progetto pilota e di dimostrazione.

I risultati conseguiti hanno anche contribuito alla revisione degli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, nonché alla modifica della nuova politica comune dei trasporti quale formulata nel Libro bianco.

Nell'ambito del Quinto programma quadro di ricerca, di sviluppo tecnologico e di dimostrazione (1998-2002) sono state avviate varie azioni chiave che contribuiscono allo sviluppo e alla realizzazione delle politiche in materia di TEN-T, e più precisamente: l'azione chiave 2 sulla mobilità sostenibile e l'intermodalità, l'azione chiave 3 sui trasporti terrestri e le tecnologie marine nel programma relativo alla crescita competitiva e sostenibile, l'azione chiave 5 relativa a sistemi basati su energie più pulite, comprese quelle rinnovabili e l'azione chiave 6 in merito ad un'energia efficiente ed economica per un'Europa competitiva nell'ambito del programma su energia, ambiente e sviluppo sostenibile, nonché nel quadro del programma sulle tecnologie della società dell'informazione. Nel 2001 sono stati avviati altri progetti che produrranno i primi risultati utili nel prossimo futuro.

Nel campo della ricerca socioeconomica sono stati riconosciuti quali obiettivi chiave la valutazione delle politiche TEN-T, il miglioramento dell'infrastruttura, lo sviluppo e miglioramento di strumenti quantitativi a sostegno dell'elaborazione politica (sistema di informazione sui trasporti, servizio modellazione, rete di osservatori aeroportuali) e l'istituzione di forum di discussione per trattare argomenti importanti per le politiche e i progetti TEN-T (ALP-NET, THINK-UP, EXPEDITE, TIPMAC e IASON). Pur non essendo esaustivi, occorre tuttavia menzionare il contributo alla navigazione satellitare – fase di definizione di GALILEO (progetti GALA, INTEG, SAGA, GEMINUS e GALILEI) – e allo sviluppo del cielo unico europeo (progetti ONESKY e GATE TO GATE).

### 7.3. Concorrenza

È nell'interesse dei consumatori e della Comunità che i progetti TEN siano selezionati e gestiti in modo da tenere pienamente conto dei potenziali benefici apportati dalla concorrenza. A questo proposito, si deve garantire un accesso alle TEN che sia adeguato e in conformità delle norme applicabili nel settore pertinente.

Per i *trasporti*, nel suo Libro bianco del 2001<sup>22</sup> la Commissione ha ribadito il proprio impegno nei confronti di un mercato dei servizi ferroviari adeguatamente disciplinato, aperto e competitivo quale condizione essenziale per il conseguimento dell'ampio obiettivo dello sviluppo sostenibile. A sostegno di detto impegno la Commissione ha affermato che *“nel selezionare i progetti infrastrutturali cui destinare gli aiuti comunitari, la Commissione terrà conto del grado di apertura alla concorrenza.”*

In linea con la politica adottata dalla Commissione in materia di ristrutturazione e riforma del settore ferroviario, ciò significa almeno concorrenza controllata nell'ambito dei servizi passeggeri e accesso aperto per quanto riguarda i servizi merci. Nel valutare i finanziamenti da destinare alle attività per eliminare le strozzature, la Commissione terrà altresì conto dei vantaggi di una separazione strutturale che dovrebbero contribuire ad una migliore ripartizione della capacità dell'infrastruttura. Al riguardo, l'analisi comparativa sarà uno strumento utile per

---

22 La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte COM(2001) 370 def., 12.9.2001.

assicurare che il contributo assegnato non supera l'importo necessario per portare avanti il progetto.

Una delle priorità della politica europea di concorrenza nel settore dell'*energia* è la creazione di un buon regime per l'accesso di terzi, anche per quanto riguarda le TEN. L'impossibilità di accedere alle interconnessioni delle reti di trasporto dell'elettricità e del gas che collegano due Stati membri non consente ai consumatori di scegliere l'operatore e di trarre pertanto vantaggio dalla politica comunitaria di liberalizzazione. Mentre il programma TEN si concentra sulla realizzazione di una nuova infrastruttura, la politica in materia di concorrenza fa sì che le capacità esistenti siano assegnate con equità e a prezzi non discriminatori.

Nel settore delle telecomunicazioni, la Commissione conferisce importanza a che sia garantita la concorrenza relativamente alla fornitura di un accesso ad alta velocità ad Internet. Dopo la liberalizzazione del settore, gli operatori storici nella maggioranza degli Stati membri hanno acquisito su questo nuovo mercato una quota preponderante. Per evitare che le politiche TEN rafforzino il potere di mercato degli operatori storici in questo settore è opportuno incentrare gli interventi TEN su servizi di norma forniti dalle autorità pubbliche e sull'interconnessione e l'interoperabilità delle reti.