



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 13.3.2007  
COM(2007) 94 definitivo

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

**Rete transeuropea di trasporto**

**Relazione sull'attuazione degli orientamenti per il periodo 2002-2003**

**a norma dell'articolo 18 della decisione 1692/96/CE**

{SEC(2007) 313}

## INDICE

Introduzione .....	3
Contesto politico .....	3
Attuazione .....	5
Capitolo 1 .....	5
1.1 Informazioni generali sull'attuazione .....	5
1.2 Attuazione per modo e settore.....	6
1.2.1 Rete TEN-T trasporto stradale .....	6
1.2.2 Rete TEN-T trasporto ferroviario.....	6
1.2.3 Rete TEN-T vie navigabili .....	6
1.2.4 Rete TEN-T porti .....	7
1.2.5 Rete TEN-T aeroporti .....	7
1.2.6 Rete del trasporto combinato .....	7
1.2.7 Sistemi di gestione del traffico e di navigazione .....	8
Capitolo 2 .....	8
2.1 Questioni orizzontali .....	8
2.1.1 Interoperabilità .....	8
2.1.2 Ricerca e sviluppo .....	8
2.1.3 Tutela dell'ambiente .....	9
Capitolo 3 .....	9
3.1 Valutazione generale dell'attuazione delle TEN-T nel periodo 2002 – 2003 .....	9
3.2 Progetti prioritari.....	11
3.3 Fonti di finanziamento .....	12
3.3.1 Bilancio TEN-T.....	12
3.3.2 Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR).....	12
3.3.3 Fondo di coesione .....	12
3.3.4 Fondo ISPA.....	13
3.3.5 Prestiti della Banca europea per gli investimenti.....	13
3.3.6 Valutazione generale delle fonti di finanziamento.....	13
Conclusioni.....	14

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

**Rete transeuropea di trasporto**

**Relazione sull'attuazione degli orientamenti per il periodo 2002-2003**

**a norma dell'articolo 18 della decisione 1692/96/CE**

**INTRODUZIONE**

La presente relazione propone una valutazione dello sviluppo della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) sulla base degli orientamenti per la TEN-T definiti nella decisione 1692/96/CE<sup>1</sup>. Gli orientamenti costituiscono un quadro di riferimento generale per l'attuazione della rete e individuano progetti di interesse comune, da completare entro il 2010. Gli orientamenti riguardano le reti di trasporto su strada, per ferrovia e su via navigabile interna, le autostrade del mare, i porti marittimi e quelli di navigazione interna, gli aeroporti e altri punti di interconnessione fra reti modali, nonché i sistemi di gestione del traffico e di navigazione.

L'articolo 18, paragrafo 3, della decisione summenzionata stabilisce l'obbligo per la Commissione di presentare ogni due anni una relazione sull'attuazione degli orientamenti. Nell'elaborazione della relazione la Commissione è assistita dagli Stati membri.

La presente relazione riguarda il biennio 2002-2003. I dati relativi agli investimenti si riferiscono ai "vecchi" e ai "nuovi" Stati membri così come alla Bulgaria e alla Romania: una distinzione parziale è fatta fra l'UE-15<sup>2</sup>, l'UE-10<sup>3</sup> e l'UE-2<sup>4</sup> e l'UE-27, comprendente tutti e tre i gruppi di Stati.

**CONTESTO POLITICO**

Nel luglio 1996 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Gli orientamenti per la TEN-T costituiscono il quadro generale di riferimento per l'attuazione della rete e l'individuazione di progetti di interesse comune. Il Consiglio europeo di Essen nel 1994 ha attribuito particolare importanza a quattordici progetti prioritari.

---

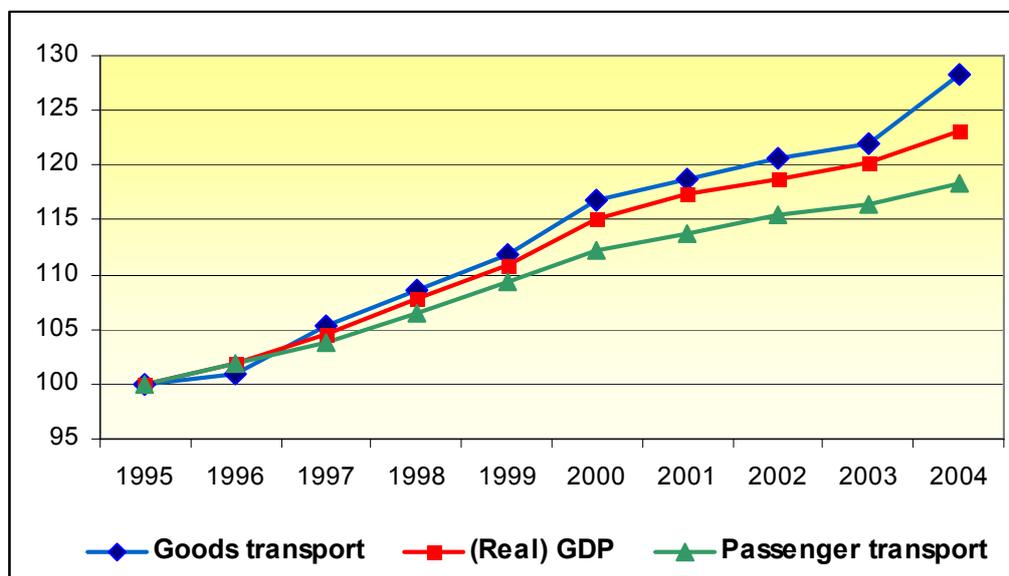
<sup>1</sup> DECISIONE N. 1692/96/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, GU L 228 del 9.9.1996.

<sup>2</sup> Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo Spagna, Svezia e Regno Unito

<sup>3</sup> Cipro, Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Slovacchia e Slovenia

<sup>4</sup> Bulgaria e Romania

Nel settembre 2001 la Commissione ha adottato il Libro bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”. Considerando l'aumento delle congestione e dei costi esterni dei trasporti, nel Libro bianco si auspicava, nel contesto della politica comune dei trasporti, di attribuire un ruolo di maggiore importanza al riesame del trasferimento modale per favorire la sostenibilità. In generale, il traffico passeggeri non cresce con la stessa rapidità del PIL, mentre quello merci aumenta più velocemente del PIL. In pratica, il trasporto stradale, marittimo e aereo presentano lo stesso tasso di crescita del PIL.



### Domanda di trasporto rispetto alla crescita del PIL dal 1995 al 2004 nell'UE 25<sup>5</sup>

**Goods transport: trasporto merci**

**(Real) GDP: PIL (reale)**

**Passenger transport: trasporto passeggeri**

Il 22 maggio 2001 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la decisione n. 1346/2001/CE<sup>6</sup>, che modifica gli orientamenti TEN-T relativamente ai porti marittimi, ai porti di navigazione interna e ai terminali intermodali, sottolineando la dimensione multimodale della rete e rispondendo così ai recenti sviluppi.

Nell'ottobre 2001 la Commissione ha proposto una modifica della decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Il Parlamento europeo ha approvato la proposta in prima lettura apportandovi alcune modifiche. Visto che la proposta non ha proseguito il suo iter al Consiglio, la Commissione ha deciso di presentare una modifica più profonda degli orientamenti e di istituire un gruppo ad alto livello presieduto da Karel van Miert, ex vicepresidente della Commissione, e composto di rappresentanti dell'UE-27 e della Banca europea degli investimenti. Il 1° ottobre 2003 la Commissione ha presentato una nuova proposta - a integrazione di quella del 2001 - basata

<sup>5</sup> Fonte: EU energy and transport in figures 2005 – statistical pocketbook.

<sup>6</sup> Decisione n. 1346/2001/CE, che modifica la decisione n. 1692/96/CE, relativamente ai porti marittimi, ai porti di navigazione interna ed ai terminali intermodali, nonché al progetto n. 8 dell'allegato III (GU L 185 del 6.7.2001, pag. 1)

sui lavori del gruppo ad alto livello che tiene conto delle osservazioni formulate dal Parlamento europeo in prima lettura. Seguendo le raccomandazioni del gruppo ad alto livello, la decisione ha individuato 30 progetti prioritari di notevole importanza per il traffico internazionale, fra i quali sono compresi anche progetti nei nuovi Stati membri.

Nell'aprile 2004, con la decisione n. 884/2004/CE<sup>7</sup>, che modifica la decisione n. 1692/96/CE, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato gli orientamenti modificati. Questi orientamenti, che assegnano maggiore priorità ai progetti fondamentali e concentrano risorse limitate sui progetti di interesse europeo, come le sezioni transfrontaliere e le barriere naturali, prevedono il completamento dei lavori entro il 2020.

Inoltre, nell'ambito dell'obiettivo generale di assicurare la mobilità sostenibile delle persone e delle merci, dovrebbero essere attuati meccanismi tesi a sostenere lo sviluppo delle autostrade del mare fra gli Stati membri per ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accesso alle regioni e agli Stati periferici e insulari.

## **ATTUAZIONE**

Per redigere la presente relazione sono stati analizzati i fondi stanziati per l'attuazione della rete TEN-T nel 2002 e 2003, suddivisi per progetto e per Stato membro, rivolgendo particolare attenzione ai progetti prioritari. Per monitorare lo sviluppo della rete TEN-T è stata effettuata una previsione degli investimenti e dell'attuazione fisica della rete dal 2004 al 2020.

Il totale degli investimenti nella rete TEN-T nell'UE-27 nel biennio 2002–2003 è stato di circa 82 miliardi di euro.

Una valutazione generale delle fonti degli investimenti nella TEN-T nel periodo in questione mostra che il finanziamento pubblico nazionale ha contribuito per circa il 78%, rappresentando così la principale fonte di investimenti nella rete nel periodo 2002–2003: questa fonte e i prestiti della BEI rappresentano oltre il 90% degli investimenti nella rete TEN-T.

## **CAPITOLO 1**

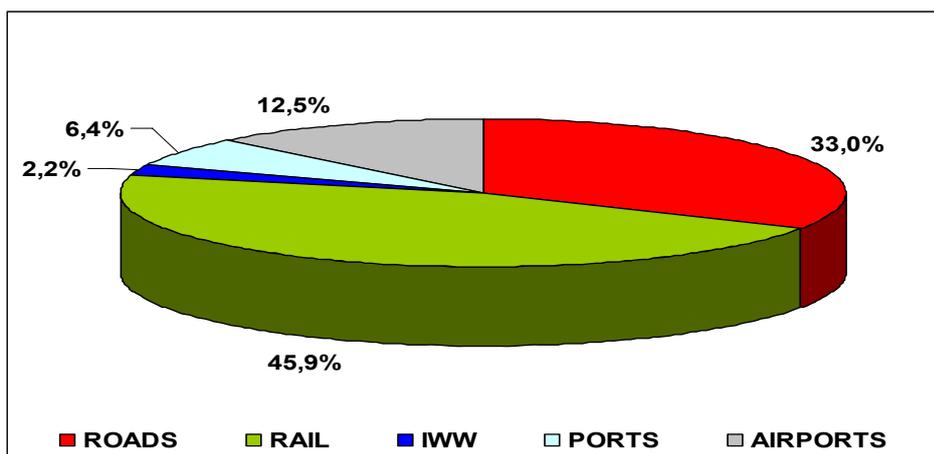
### **1.1 Informazioni generali sull'attuazione**

Il totale degli investimenti nella rete TEN-T nell'UE-27 è stato di 38,5 miliardi di euro nel 2002 e di 43,8 miliardi nel 2003.

Per quanto riguarda i modi di trasporto, nel periodo 2002-2003 gli investimenti si sono concentrati sulle ferrovie (46%), seguite dalle strade (33%), dagli aeroporti (12%), dai porti (6%) e dalle vie navigabili interne (2%). La distribuzione degli investimenti non è cambiata significativamente rispetto al periodo 1998–2001.

---

<sup>7</sup> Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, GU L 201 del 7.6.2004.



Roads: strade; Rail: ferrovia; IWW: vie navigabili interne; ports: porti; airports: aeroporti

Figura 2 : Investimenti ripartiti per modo di trasporto nel 2002 e 2003

## 1.2 Attuazione per modo e settore

### 1.2.1 Rete TEN-T trasporto stradale

In base agli orientamenti, la rete stradale TEN-T è costituita da autostrade e altre strade di elevata qualità. Nell'UE-27 la rete stradale transeuropea, composta da strade esistenti o in progetto, è lunga circa 95 700 km – di cui 74 500 esistenti e 21 200 in progetto, la cui realizzazione è prevista entro il 2020.

Il totale degli investimenti nella rete stradale TEN-T nell'UE-27 è stato di 11,53 miliardi di euro nel 2002 e di 15,61 miliardi nel 2003 (complessivamente 27,14 miliardi di euro nel periodo 2002–2003). Rispetto agli investimenti negli anni precedenti, nel biennio di riferimento l'importo medio annuo degli investimenti nel settore stradale è leggermente aumentato.

### 1.2.2 Rete TEN-T trasporto ferroviario

Nel 2003 la rete ferroviaria TEN-T nell'UE-27 aveva una lunghezza complessiva di circa 83 300 km. Nel 2003 esistevano 9 600 km di linee ad alta velocità, oltre a quelle nuove e ristrutturate, e 73 700 km di linee convenzionali.

Il totale degli investimenti nella rete ferroviaria TEN-T nell'UE-27 è stato di 18,82 miliardi di euro nel 2002 e di 18,92 miliardi nel 2003 (complessivamente 37,74 miliardi di euro nel periodo 2002–2003).

### 1.2.3 Rete TEN-T vie navigabili

La rete TEN-T delle vie navigabili è costituita da fiumi e canali e da diverse diramazioni e ramificazioni di collegamento. Le caratteristiche tecniche minime adottate per le idrovie della rete sono quelle corrispondenti alle dimensioni dei battelli della classe IV che consentono il passaggio di un battello o treno a spinta di lunghezza da 80 a 85 m e larghezza pari a 9,50 m.

Nell'UE 27 gli Stati che dispongono di vie navigabili appartenenti alla rete TEN-T delle vie navigabili sono l'Austria, il Belgio, la Finlandia, la Francia, la Germania, l'Italia, il

Lussemburgo, i Paesi Bassi, il Portogallo, la Repubblica ceca, l'Ungheria, la Lituania, la Polonia, la Slovacchia, la Bulgaria e la Romania.

Nel 2003 la lunghezza totale della rete TEN-T esistente<sup>8</sup> delle vie navigabili nell'UE-27 era di circa 14 100 km. Gli assi principali della rete sono il Reno, il Meno e il Danubio. Il Danubio costituisce una delle parti principali della rete nell'UE-10 e nell'UE-2.

Il totale degli investimenti nella rete TEN-T delle vie navigabili nell'UE-15 è stato di 892 milioni di euro nel 2002 e di 943 milioni di euro nel 2003 (complessivamente 1 853 milioni di euro nel periodo 2002–2003).

#### *1.2.4 Rete TEN-T porti*

Il 22 maggio 2001 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la decisione n. 1346/2001/CE<sup>9</sup>, che modifica la decisione n. 1692/96/CE relativamente ai porti marittimi, ai porti di navigazione interna ed ai terminali intermodali, nonché al progetto n. 8 dell'allegato III. La decisione stabilisce che i punti di interconnessione, compresi i porti marittimi, i porti di navigazione interna ed i terminali intermodali, costituiscono una condizione preliminare per l'integrazione dei diversi modi di trasporto in una rete multimodale.

Il totale degli investimenti nella rete TEN-T dei porti nell'UE-27 è stato di 2,66 miliardi di euro nel 2002 e di 2,64 miliardi di euro nel 2003 (complessivamente 5,30 miliardi di euro nel periodo 2002 – 2003).

#### *1.2.5 Rete TEN-T aeroporti*

La rete aeroportuale TEN-T è costituita da circa 350 aeroporti. Nei 60 aeroporti principali passa oltre l'80%<sup>10</sup> di tutti i passeggeri e oltre il 90% del traffico internazionale extracomunitario.

Il totale degli investimenti nella rete aeroportuale TEN-T nell'UE-27 è stato di 4,55 miliardi di euro nel 2002 e di 5,73 miliardi di euro nel 2003 (complessivamente 10,28 miliardi di euro nel periodo 2002 – 2003). Visto che l'aeroporto di Malpensa – il progetto prioritario n. 10 – è stato completato nel 2001, la media annua degli investimenti è diminuita nel periodo 2002-2003 rispetto alle cifre per il periodo 2000-2001.

#### *1.2.6 Rete del trasporto combinato*

La rete transeuropea di trasporto combinato è costituita da linee ferroviarie e vie navigabili adatte al trasporto combinato nonché da vie marittime le quali consentono il trasporto di merci su lunghe distanze e da terminali intermodali dotati di strutture che consentono il trasbordo fra le linee ferroviarie, le vie navigabili, le vie marittime e le strade. È incluso anche materiale rotabile adeguato. Con l'inclusione del trasporto combinato si intende evidenziare la dimensione multimodale della rete.

---

<sup>8</sup> Le cifre riguardanti le vie navigabili in costruzione o in progetto non sono incluse nella cifra relativa alla rete delle vie navigabili esistenti.

<sup>9</sup> OP cit: 6

<sup>10</sup> OP cit: 5

### *1.2.7 Sistemi di gestione del traffico e di navigazione*

Gli orientamenti TEN-T riguardano anche l'infrastruttura telematica per i sistemi di gestione del traffico e i servizi di informazione sul traffico. L'obiettivo è garantire l'interoperabilità e la continuità dei servizi attraverso i confini.

In collaborazione con un gruppo di rappresentanti di alto livello degli Stati membri la Commissione ha sviluppato il programma di azione relativo alla telematica nel trasporto stradale, adottato dal Consiglio dei ministri nel 1997. In queste proposte – che riguardano la ricerca e lo sviluppo, l'armonizzazione tecnica, la concentrazione e il coordinamento, il finanziamento e la legislazione – sono state individuate cinque aree prioritarie: servizi di informazione su base RDS-TMC, pedaggio elettronico, gestione delle informazioni/scambio di dati sul traffico, interfaccia uomo/macchina e architettura di sistema. Altre applicazioni prioritarie riguardano le informazioni e la navigazione prima e durante il viaggio, la gestione del traffico urbano e interurbano, l'esercizio e il controllo, i trasporti collettivi, i sistemi avanzati di sicurezza/controllo dei veicoli e l'esercizio commerciale dei veicoli.

Il Libro bianco sulla politica dei trasporti del 2001 ha inoltre annunciato la presentazione di una proposta di direttiva da parte della Commissione relativa all'interoperabilità dei sistemi di pedaggio a sostegno della politica globale di tariffazione da sviluppare fra il 2001 e il 2010. La direttiva in questione – direttiva concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità<sup>11</sup> - è di fondamentale importanza per l'interoperabilità e la continuità del servizio nella rete stradale transeuropea (TERN).

## **CAPITOLO 2**

### **2.1 Questioni orizzontali**

#### *2.1.1 Interoperabilità*

Uno degli obiettivi principali della TEN-T è l'interoperabilità delle reti nazionali. L'interoperabilità delle reti ferroviarie dovrebbe integrare i sistemi ferroviari convenzionali e ad alta velocità per rafforzare l'efficienza e quindi anche la competitività dei servizi internazionali. Una maggiore interoperabilità, vale a dire la possibilità per i treni di attraversare le frontiere senza la necessità di effettuare una sosta o di eliminare le differenze a livello tecnologico, aumenta significativamente le prestazioni dei trasporti e riduce i costi operativi.

#### *2.1.2 Ricerca e sviluppo*

La ricerca e lo sviluppo sono uno dei vasti settori oggetto degli orientamenti TEN-T. Nell'ambito del Quinto programma quadro (1998 – 2002) e del Sesto programma quadro (2002 – 2006) per la ricerca, lo sviluppo tecnologico e la dimostrazione, sono state avviate all'interno di singoli programmi specifici diverse azioni chiave, fra cui la mobilità sostenibile e l'intermodalità, i trasporti terrestri e le tecnologie marine, i sistemi energetici efficienti e i servizi per il cittadino.

---

<sup>11</sup> Direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità (testo rilevante ai fini del SEE), GU L 166 del 30/04/2004.

In particolare, il programma di ricerca nel settore dei trasporti ha contribuito alla politica comunitaria per la rete transeuropea di trasporto fornendo supporto alla pianificazione e al finanziamento del programma di investimenti e allo sviluppo di strutture e servizi nuovi. Sono stati elaborati metodi di valutazione e strumenti informatici per aiutare i responsabili politici a valutare l'impatto di diversi piani infrastrutturali. Inoltre, sono state prese in esame nuove soluzioni per l'esercizio efficiente delle reti e dei terminal.

### *2.1.3 Tutela dell'ambiente*

Lo sviluppo e la tutela di un ambiente sostenibile sono un'importante tematica trasversale, che riveste particolare rilievo per lo sviluppo della rete TEN-T ma anche per le varie questioni orizzontali. Esistono già accordi, norme e raccomandazioni internazionali su varie questioni ambientali relative ai trasporti.

All'articolo 8 della decisione n. 1692/96 sugli orientamenti è stabilito che all'atto dello sviluppo e della realizzazione dei progetti gli Stati membri devono tenere conto della tutela dell'ambiente effettuando studi di impatto ambientale dei progetti di interesse comune da attuare, a norma della direttiva 85/337/CEE del Consiglio e applicando la direttiva 92/43/CEE.

Gli Stati membri devono tenere conto dei risultati della valutazione di impatto ambientale nella preparazione dei progetti, compresi quelli relativi alle reti transeuropee. Nella Comunità 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, prevede disposizioni di legge sulla valutazione ambientale strategica (VAS). Gli Stati membri avrebbero dovuto recepire la direttiva in questione nella legislazione nazionale entro il luglio 2004. La direttiva si applica a tutti i progetti e programmi in materia di trasporti che diano origine a progetti e programmi futuri.

## **CAPITOLO 3**

### **3.1 Valutazione generale dell'attuazione delle TEN-T nel periodo 2002 – 2003**

Nel periodo 2002-2003 il totale degli investimenti nella rete TEN-T nell'UE-27 è stato di 82,3 miliardi di euro.

La maggior parte degli investimenti ha riguardato le ferrovie (circa 38 miliardi di euro), seguite dalle strade (circa 27 miliardi) e dagli aeroporti (circa 10 miliardi).

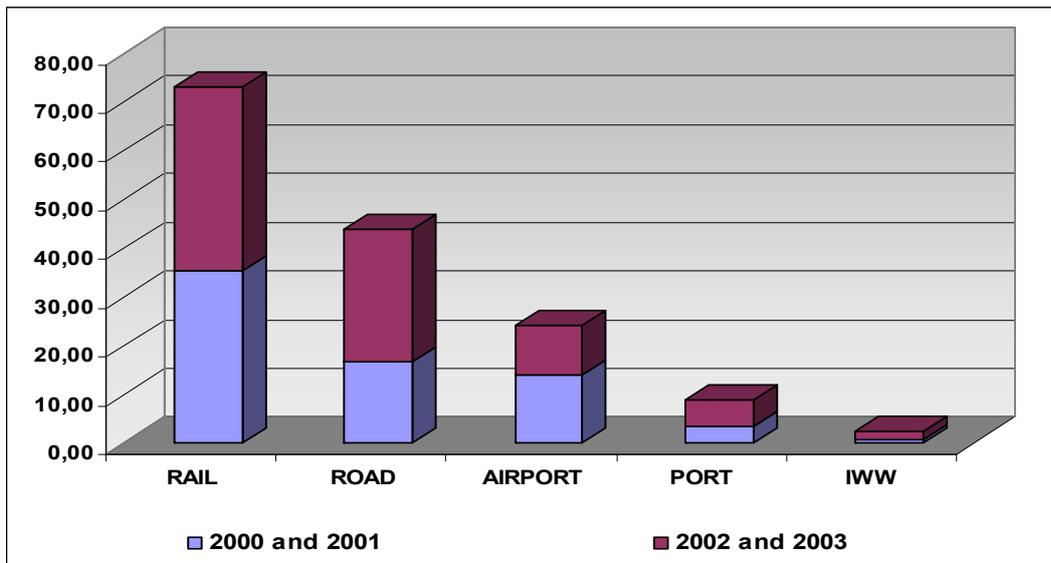


Figura 3: Investimenti nella rete TEN-T nell'UE-27 nel periodo 2000-2001 rispetto agli investimenti nel periodo 2002-2003 (in miliardi di euro)

Rail: ferrovie – road: strade – airport: aeroporti – port: porti; IWW: vie navigabili

2000 and 2001: 2000 e 2001 – 2002 and 2003: 2002 e 2003

I paesi che hanno effettuato i maggiori investimenti nel periodo 2002-2003 sono stati l'Italia (22,56 miliardi di euro), la Spagna (9,88 miliardi di euro), il Regno Unito (7,91 miliardi di euro), la Germania (7,39 miliardi di euro) e la Francia (6,20 miliardi di euro).

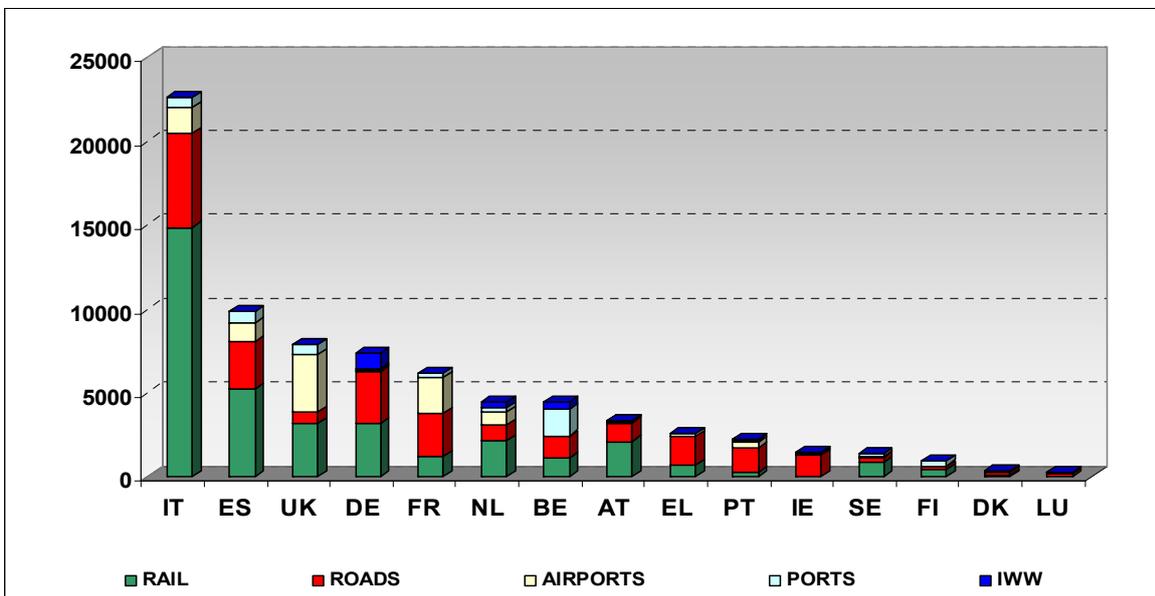
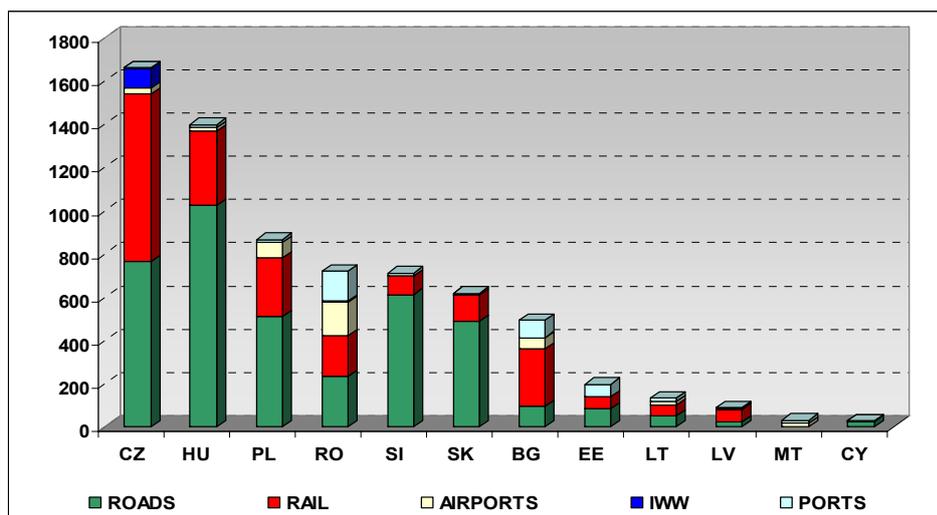


Figura 4: investimenti nella rete TEN-T suddivisi per paese e per modo di trasporto nell'UE-15 nel periodo 2002-2003 (in milioni di euro)



**Figura 5: Investimenti nella rete TEN-T suddivisi per paese e per modo di trasporto nell'UE-10 e nell'UE-2 nel periodo 2002-2003 (in milioni di euro)**

Nell'UE-10 e nell'UE-2 i paesi che hanno effettuato i maggiori investimenti nel periodo 2002-2003 sono stati la Repubblica ceca (1,66 miliardi di euro), l'Ungheria (1,40 miliardi di euro) e la Polonia (0,87 miliardi di euro).

### 3.2 Progetti prioritari

La rete transeuropea di trasporto è costituita da numerosi progetti di interesse comune. Tuttavia, alcuni progetti sono di particolare importanza per l'Unione europea, tenendo conto delle loro dimensioni, del ruolo svolto nel sostenere il commercio transnazionale o nel rafforzare la coesione dell'Unione o della misura in cui contribuiscono a concentrare i flussi di traffico a lunga percorrenza su modi di trasporto rispettosi dell'ambiente.

Fra gli orientamenti del 1996<sup>12</sup> figurano 14 progetti prioritari, da completare entro 2010. Il 29 aprile 2004 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato gli orientamenti del 2004<sup>13</sup>, che includono 30 progetti prioritari da completare entro il 2020.

Tre progetti prioritari sono stati completati entro la fine del 2003:

- PP9 asse ferroviario Cork-Dublino-Belfast-Stranraer (Irlanda, Regno Unito) nel 1989 – 2001.
- PP10 aeroporto di Malpensa (Milano, Italia) nel 1995 – 2001.
- PP11 collegamento fisso sull'Öresund (Danimarca, Svezia) nel 1992 – 2001.

Alla fine del 2004 gli investimenti a favore dei progetti prioritari ammontavano a 88,5 miliardi di euro. I restanti investimenti in questi progetti nel periodo 2005– 2020 sono di circa 252 miliardi di euro. Per l'intero periodo 1996-2020 gli investimenti totali e gli investimenti nei progetti prioritari, notificati dagli Stati membri nel 2004, raggiungeranno circa 340 miliardi di euro. I progetti potrebbero essere completati prima del 2020, a

<sup>12</sup> Op. cit. 1

<sup>13</sup> Op. cit. 7

condizione che gli Stati membri si concentrino in futuro sugli investimenti nei progetti prioritari.

### **3.3 Fonti di finanziamento**

Oltre ai finanziamenti nazionali (da parte delle autorità pubbliche), una parte degli investimenti nella rete TEN-T è cofinanziata da vari fondi comunitari, fra cui il bilancio della TEN-T, il Fondo di coesione, il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), lo Strumento per le politiche strutturali di preadesione (ISPA) e i finanziamenti forniti dalla Banca europea per gli investimenti (BEI). Queste fonti di finanziamento hanno criteri di ammissibilità, obiettivi e condizioni di finanziamento propri. Un numero limitato di progetti, soprattutto nel settore portuale e aeroportuale, riceve finanziamenti dal settore privato.

#### *3.3.1 Bilancio TEN-T*

Nel periodo 2002–2003 il bilancio TEN-T ha messo a disposizione un finanziamento totale di 1,19 miliardi di euro. In sintonia con gli orientamenti TEN-T, la maggioranza dei finanziamenti è destinata alle ferrovie, che rappresentano il 49,6% del finanziamento totale TEN-T in questo periodo. Inoltre, l'importanza dei sistemi globali di navigazione via satellite (*Global Navigation Satellite Systems*, GNSS) è stata nuovamente sottolineata nel periodo 2002-2003. Un importo totale di 250 milioni di euro (21%) è stato stanziato per GALILEO e altri 52,4 milioni di euro (4,4%) sono stati destinati al progetto associato European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS).

#### *3.3.2 Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR)*

Nel periodo 2002-2003 il FESR ha fornito assistenza per gli investimenti nell'infrastruttura TEN-T nelle aree ammissibili ad un finanziamento nell'ambito degli Obiettivi 1 e 2. Diversamente che negli altri fondi comunitari, la gestione del FESR è decentralizzata e assegnata agli Stati membri. In forza degli orientamenti relativi al periodo 2000-2006, il registro dei dati a livello comunitario non effettua una distinzione per ogni anno fra le spese connesse alla rete TEN-T e quelle non connesse alla rete, per esempio nel settore dei trasporti. Attualmente non sono quindi disponibili cifre precise e dettagliate sulla spesa FESR per i progetti TEN e le cifre fornite devono quindi essere considerate come semplici stime.

In base agli stanziamenti per il periodo 2000-2006 (Obiettivi 1 e 2), stabiliti nei documenti di programmazione degli Stati membri, si calcola che il totale degli stanziamenti del FESR per tutti i finanziamenti nei trasporti sia di 34,1 miliardi di euro per l'intero periodo, comprese le spese connesse e non connesse alla TEN-T.

#### *3.3.3 Fondo di coesione*

Il bilancio totale del Fondo di coesione per il periodo 2000-2006 ammonta a 28,2 miliardi di euro, di cui circa la metà è destinata a progetti nel settore dei trasporti che svolgono un ruolo fondamentale nello sviluppo della rete TEN-T. Nel periodo 2002-2003 il Fondo di

coesione ha investito circa 3,03 miliardi di euro in progetti per le infrastrutture di trasporto in Grecia, Portogallo, Spagna e Irlanda<sup>14</sup>.

#### 3.3.4 Fondo ISPA

Favorendo gli investimenti nei settori comunitari prioritari dei trasporti e dell'ambiente, lo Strumento per le politiche strutturali di preadesione (ISPA) ha contribuito a preparare all'adesione all'UE i paesi dell'Europa centrale e orientale. Per quanto riguarda i progetti per le infrastrutture di trasporto, ISPA ha contribuito alla costruzione e alla ristrutturazione di infrastrutture di trasporto e alla loro integrazione nelle reti comunitarie di trasporto. Il contributo totale fornito da ISPA ai progetti nel settore dei trasporti nel 2002-2003 è stato di 1,06 miliardi di euro.

#### 3.3.5 Prestiti della Banca europea per gli investimenti

La BEI finanzia molti progetti TEN-T, a condizione che soddisfino ai criteri previsti per la valutazione degli aspetti tecnici, finanziari e ambientali e che i progetti siano coerenti con gli obiettivi comunitari.

I prestiti della BEI offrono il vantaggio di coprire fino al 50% dei costi del progetto e rispetto alla maggioranza delle banche commerciali applicano termini più lunghi per i prestiti. Inoltre, i prestiti BEI sono forniti senza la necessità di premi di rischio per i progetti visto che la BEI richiede una garanzia per i prestiti.

Nel periodo 2002-2003 la BEI ha concesso prestiti per quasi 12 miliardi di euro e disporrà di circa 50 miliardi di euro da destinare a progetti TEN-T nel periodo 2004-2010.

#### 3.3.6 Valutazione generale delle fonti di finanziamento

Si può concludere che il finanziamento pubblico nazionale ha rappresentato la quota maggiore degli investimenti nella rete TEN-T nel periodo 2002-2003. Insieme ai finanziamenti privati, ha rappresentato circa il 78% del totale degli investimenti nelle infrastrutture TEN-T. È difficile determinare l'importo esatto dei finanziamenti privati (in quanto per le infrastrutture nel settore privato – per es. porti e aeroporti - è difficile ottenere dati sugli investimenti), ma nel complesso la loro quota è relativamente bassa.

Di conseguenza, i finanziamenti pubblici nazionali continuano a essere la fonte principale di finanziamento per i progetti TEN-T.

Nel periodo 2002-2003 i finanziamenti della BEI sono stati la seconda fonte di finanziamento, che ha fornito prestiti per quasi 12 miliardi di euro (14,6%). I finanziamenti ottenuti da altri fondi comunitari (Fondo di coesione, FESR, ISPA e bilancio TEN-T) sono stati relativamente contenuti e il loro importo ha oscillato fra l'1,2% (FESR), l'1,3% (ISPA), l'1,4% (bilancio TEN-T) e il 3,7% (Fondo di coesione).

#### **Tabella 1: ripartizione delle fonti di finanziamento TEN-T (in milioni di euro)**

---

<sup>14</sup> Fonte: Relazione della Commissione - Relazione annuale del Fondo di coesione (2002) COM (2003) 697 e Relazione della Commissione - Relazione annuale del Fondo di coesione (2003), COM (2004) 766.

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2002-03</b>	<b>in %</b>
<b>Bilancio TEN-T</b>	563,4	626,6	1 190	1,4%
<b>ISPA</b>	539,1	524,7	1 063,8	1,3%
<b>Fondo di coesione</b>	1 504,6	1 526,1	3 030,7	3,7%
<b>BEI</b>	5 897,8	6 090,9	11 988,7	14,6%
<b>FESR (stimato)</b>	500	500	1 000	1,2%
<b>Bilancio nazionale e fonti private</b>	29 540,4	34 474,4	64 014,8	77,8%
<b>Totale</b>	<b>38 545,3</b>	<b>43 742,7</b>	<b>82 288</b>	<b>100%</b>

## CONCLUSIONI

In base al totale degli investimenti nella rete TEN-T nell'UE-27 risulta che nel biennio 2002-2003 la media annua degli investimenti nella rete TEN-T è aumentata rispetto al biennio 2000-2001.

Tuttavia, visto che gli investimenti sono calcolati in base a prezzi costanti e sulla base delle discussioni avute con i rappresentanti degli Stati membri, risulta evidente che la stima degli investimenti nella rete TEN-T può essere fuorviante. Per esempio, a causa di un periodo di investimenti molto intensi nel biennio 2002-2003 l'Italia ha speso oltre 22 miliardi di euro a favore della rete TEN-T. La media annua degli investimenti nel periodo di riferimento è stata quasi il doppio rispetto ai sei anni precedenti; inoltre, i 22 miliardi di euro rappresentano oltre il 25% del totale degli investimenti nell'UE-27. Tenendo conto di questo dato e analizzando gli investimenti con maggiore attenzione, è evidente che il totale degli investimenti per paese rispetto allo sviluppo del PIL – soprattutto nell'UE-15 – è calato; in Danimarca, per esempio, soltanto lo 0,09% del PIL è stato investito nella TEN-T, mentre la Slovenia ha investito il 1,46% circa del PIL nello sviluppo della rete TEN-T.

Per quanto riguarda il finanziamento, si può concludere che i finanziamenti pubblici continuano a rappresentare la quota maggiore degli investimenti nella rete TEN-T. Per ottimizzare l'uso degli scarsi fondi comunitari e agevolare l'attuazione coordinata di determinati progetti – in particolare di quelli transfrontalieri – la Commissione ha nominato una serie di "coordinatori europei", dopo aver ottenuto l'accordo degli Stati membri ed essersi consultata con il Parlamento europeo. Il coordinatore europeo, che agisce a nome e per conto della Commissione, dovrebbe accelerare l'attuazione dei progetti di interesse comune.

In generale, il completamento dei 30 progetti prioritari per il traffico internazionale entro il 2020 è un obiettivo realizzabile. Il volume annuo degli investimenti nel biennio 2002-2003 è stato di circa 40 miliardi di euro. L'eliminazione delle strozzature, soprattutto nelle sezioni transfrontaliere, è ancora in ritardo e deve essere migliorata.