

XVI legislatura

**Conferenza dei Presidenti delle
Commissioni infrastrutture**

Bruxelles, 28-29 novembre 2010

118/AP
25 novembre 2010

Senato della Repubblica
Servizio affari internazionali
Ufficio per i rapporti con le istituzioni dell'Unione europea

XVI legislatura

Conferenza dei Presidenti delle Commissioni infrastrutture

Bruxelles, 28-29 novembre 2010

Dossier 118/AP
25 novembre 2010

a cura di Simone Cotura

XVI Legislatura
Dossier

Servizio affari internazionali

Direttore

Consigliere parlamentare
Rappresentante permanente del Senato
presso l'Unione Europea
Beatrice Gianani _0032 2 284 2297

Segretario parlamentare
Documentarista
Federico Pommier Vincelli

_3542

Segreteria

Grazia Fagiolini
Simona Petrucci

Fax 06 6706_4336
_2989
_3666

Ufficio dei Rapporti con gli Organismi Internazionali

(Assemblee Nato e Ueo) fax 06 6706_4807

Consigliere parlamentare capo ufficio
Alessandra Lai

_2969

Segretario parlamentare Documentarista
Elena Di Pancrazio

_3882

Coadiutori parlamentari
Nadia Quadrelli
Laura E. Tabladini
Monica Delli Priscoli

_2653
_3428
_4707

Ufficio per le Relazioni Interparlamentari

(Assemblee Consiglio d'Europa, Osce, Ince)
fax 06 6865635

Consigliere parlamentare capo ufficio
Stefano Filippone Thaulero

_3652

Segretario parlamentare Documentarista
Giuseppe Trezza

_3478

Coadiutori parlamentari
Daniela Farneti
Antonella Usiello

_2884
_4611

Ufficio dei Rapporti con le Istituzioni dell'Unione Europea

Segreteria

fax 06 6706_3677

_2891

Consigliere parlamentare capo ufficio

Roberta d'Addio

_2027

Consigliere

Davide A. Capuano

_3477

Segretari parlamentari Documentaristi

Patrizia Borgna

_2359

Luca Briasco

_3581

Antonella Colmignoli

_4986

Viviana Di Felice

_3761

Laura Lo Prato

_3992

Coadiutori parlamentari

Antonina Celi

_4695

Silvia Perrella

_2873

Antonia Salera

_3414

Unità Operativa Attività di traduzione e interpretariato

fax. 06 6706 4336

Segretario parlamentare

Interprete Coordinatore

Paola Talevi

_2482

Coadiutore parlamentare

Adele Scarpelli

_4529

Segretari parlamentari Interpreti

Patrizia Mauracher

_3397

Claudio Olmeda

_3416

Cristina Sabatini

_2571

Angela Scaramuzzi

_3417

INDICE

PROGRAMMA DELLA RIUNIONE

	Pag.	i
NOTA ILLUSTRATIVA		
I SESSIONE <i>:Lo sviluppo di reti d'infrastrutture di trasporto transnazionale per il rafforzamento del ruolo logistico dell'Unione europea</i>		
Libro verde TEN-T: riesame della politica verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti (COM (2009) 44 def.)	"	3
Documento di lavoro della Commissione europea: Consultazione sulla futura politica in materia di rete transeuropea di trasporto (COM (2010) 212 def.)	"	23
Commission staff working document :TEN T policy review - background papers (SEC (2010) 613 def.) (in lingua inglese)	"	37
Parere del Comitato delle Regioni sul Libro verde "TEN-T riesame della politica"	"	79
Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito al Libro verde TEN-T	"	83
Intervento on. Tajani al convegno di chiusura della Conferenza sul futuro delle Reti transeuropee di trasporto, TEN-T days 2009, Napoli 22 novembre 2009	"	89
II SESSIONE <i>Tutela dei consumatori nel settore della comunicazione elettronica</i>		
Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni : " Un agenda digitale europea " (COM (2010)245 def.)	"	97
Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce il primo programma relativo alla politica in materia di spettro radio.(COM (2010)471 def.)	"	143
Risoluzione della 8° Commissione Permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) sulla proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce il primo programma relativo alla politica in materia di spettro radio (Doc. XVIII, n.59)	"	165

**Bozza di programma della Conferenza dei Presidenti delle
Commissioni Infrastrutture dei Parlamenti
degli Stati membri dell'Unione europea e degli Stati candidati**

Bruxelles, 28-29 novembre 2010

Camera dei rappresentanti del Belgio

Domenica 28 novembre 2010

- 18h30 Partenza in auto dagli alberghi
- 19h00 *Passeggiata al museo del Trasporto urbano di Bruxelles
(Avenue de Tervuren 364 B, 1150 Woluwe-Saint-Pierre)*
- Allocuzione di benvenuto del Presidente della Camera dei rappresentanti

Lunedì 29 novembre 2010

- 9h30 Partenza in auto dagli alberghi
- 10h00-12h30 *Lo sviluppo di reti di infrastrutture di trasporto transnazionale
per il rafforzamento del ruolo logistico dell'Unione europea*
- Allocuzione introduttiva del Presidente della Commissione Infrastrutture, Comunicazioni e Pubbliche Imprese della Camera dei rappresentanti
 - Griet De Ceuster (direttrice della Transport & Mobility Leuven)
 - Siim Kallas (vice Presidente della Commissione europea, delegato ai Trasporti)
 - Dibattito
- 12h30 Foto di gruppo dei Presidenti di Commissione
- 12h45-14h30 Colazione nei saloni della Presidenza del Senato

14h30-17h00 *Tutela dei consumatori nel settore della comunicazione elettronica*

- Allocuzione introduttiva di Frank Vandenbroucke (Presidente della Commissione Finanze e Affari economici del Senato)
- Hervé Jacquemin (professore all'Università di Namur, direttore dell'unità Commercio elettronico)
- Arnoud Bader (membro del Gabinetto di Neelie Kroes, vice Presidente della Commissione europea, delegata alla strategia numerica)
- Dibattito

17h00 Ritorno agli alberghi in auto - Fine della conferenza

NOTA ILLUSTRATIVA

Il 28 e il 29 novembre 2010 si terrà a Bruxelles presso la Camera dei Rappresentanti belga la Conferenza dei Presidenti delle Commissioni Infrastrutture dei Parlamenti degli Stati membri dell'Unione europea, che si svolge nel quadro delle attività parlamentari programmate dal Parlamento federale belga, in occasione della presidenza belga dell'Unione europea.

La riunione avrà ad oggetto lo sviluppo delle reti infrastrutturali di trasporto transnazionale per il rafforzamento del ruolo logistico dell'Unione europea e la protezione dei consumatori nel settore delle comunicazioni elettroniche.

In vista dell'incontro, l'Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione europea ha effettuato una raccolta di una serie di documenti in materia.

La politica in materia di rete transeuropea di trasporto (TEN-T) si inserisce nel contesto della strategia Europa 2020 che richiede alla Commissione di presentare proposte volte a modernizzare e a decarbonizzare il settore dei trasporti contribuendo ad aumentare la competitività. Il Libro verde sullo sviluppo della rete transeuropea di trasporto, pubblicato nel febbraio 2010, è stata la premessa della Commissione europea per avviare la revisione delle priorità e degli obiettivi della politica del settore, al fine di incanalare meglio le proprie risorse verso l'attuazione di progetti strategici con un alto valore aggiunto europeo e favorire la nascita di un sistema europeo di trasporti integrato.

Sulla tutela dei consumatori nel settore delle comunicazioni elettroniche, si allegano la Comunicazione della Commissione " Un agenda digitale europea " del 26 agosto 2010, la proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce il primo programma relativo alla politica in materia di spettro radio:(COM (2010) 471 def.) e la risoluzione adottata sulla proposta dalla Commissione 8° del Senato della Repubblica. Si sottolinea, al riguardo, che l'approvazione del (COM(2010)471 def.) è una delle 50 misure proposte dalla Commissione europea nella Comunicazione " Verso un Atto per il mercato Unico Per un economia sociale di mercato altamente competitiva "

I SESSIONE

**LO SVILUPPO DI RETI D'INFRASTRUTTURE DI
TRASPORTO TRANSNAZIONALE PER IL
RAFFORZAMENTO DEL RUOLO LOGISTICO
DELL'UNIONE EUROPEA**



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 4.2.2009
COM(2009) 44 definitivo

LIBRO VERDE

TEN-T: riesame della politica

**VERSO UNA MIGLIORE INTEGRAZIONE DELLA RETE TRANSEUROPEA DI
TRASPORTO AL SERVIZIO DELLA POLITICA COMUNE DEI TRASPORTI**

LIBRO VERDE

TEN-T: riesame della politica

VERSO UNA MIGLIORE INTEGRAZIONE DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO AL SERVIZIO DELLA POLITICA COMUNE DEI TRASPORTI

INDICE

1.	Introduzione	2
2.	Fondamenti della futura politica per la TEN-T	4
3.	Tematiche rilevanti per l'ulteriore sviluppo della TEN-T	8
4.	Possibili opzioni per un ulteriore sviluppo della TEN-T	17
5.	Informazioni per quanti desiderano reagire al Libro verde	18

1. INTRODUZIONE

La politica in materia di rete transeuropea di trasporto (TEN-T) persegue l'obiettivo di realizzare l'infrastruttura necessaria per favorire il corretto funzionamento del mercato interno e il conseguimento degli obiettivi dell'agenda di Lisbona in materia di crescita e occupazione. Inoltre intende contribuire ad assicurare l'accessibilità e a incentivare la coesione economica, sociale e territoriale. Sostiene il diritto dei cittadini dell'UE alla libertà di movimento all'interno del territorio degli Stati membri. Inoltre, integra i requisiti in materia di protezione dell'ambiente con l'intento di promuovere lo sviluppo sostenibile.

I 400 miliardi di euro finora investiti in una rete istituita mediante una decisione del Parlamento europeo e del Consiglio nel 1996 e modificata da ultimo nel 2004¹ hanno aiutato a completare molti progetti di interesse comune finalizzati a collegare fra loro le reti nazionali e a superare le barriere tecnologiche alle frontiere nazionali. Tuttavia, resta ancora molto da fare per attuare pienamente i piani iniziali, tenendo conto tanto della natura tradizionalmente a lungo termine dei progetti in questione quanto dei ritardi notevoli registrati nel completamento di numerosi progetti.

Quasi un terzo delle risorse finora investite proviene da fonti comunitarie². Non sempre però il singolo cittadino europeo riesce a vedere con chiarezza i risultati della politica globale TEN-T o il valore aggiunto europeo generato dai contributi della Comunità.

¹ Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2004, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, modificata da ultimo dalla decisione n. 884/2004/CE del 29 aprile 2004.

² Sovvenzioni a titolo del bilancio TEN-T, del Fondo di coesione e del Fondo europeo di sviluppo regionale, oltre a prestiti concessi dalla Banca europea per gli investimenti.

Visto che gli obiettivi avevano una portata alquanto ampia, è stato impossibile conseguirli pienamente con gli strumenti disponibili. In alcuni casi non erano sufficientemente specifici, rendendo così difficile concentrare le azioni e generare impatti fruttuosi e risultati visibili. La Commissione ritiene pertanto che sia giunto il momento di domandarsi non solo perché gli obiettivi siano stati conseguiti solo in parte ma anche se gli obiettivi in questione siano ancora sufficienti per fornire risposte orientate al futuro ai problemi di domani e quali mezzi siano necessari per realizzare completamente gli obiettivi della futura politica TEN-T.

Se da un lato la politica in materia di trasporti intende promuovere servizi di trasporto efficienti dal punto di vista economico e ambientale, sicuri e affidabili nel mercato interno e al di là delle sue frontiere, la politica TEN-T deve assicurare che questi servizi funzionino nel migliore dei modi e si basino su un'infrastruttura integrata e innovativa che stia al passo con gli sviluppi tecnologici nel settore dell'energia, dell'infrastruttura e dei veicoli³. Dovrebbe riflettere più che mai gli obiettivi europei fissati, non solo nel settore dei trasporti ma anche nel contesto più ampio a livello politico, socioeconomico, ambientale e istituzionale.

Oltre a rafforzare il ruolo della TEN-T nell'ambito dell'agenda di Lisbona, visto il crescente ruolo globale dell'Europa occorre rivolgere la dovuta attenzione allo sviluppo della futura politica per la TEN-T. La crescita economica dell'Europa e la creazione di posti di lavoro dipendono anche dalla sua competitività internazionale, che deve trovare un sostegno in collegamenti di trasporto efficienti con il resto del mondo. Inoltre, dal punto di vista economico, politico e della sicurezza è vitale per l'Europa disporre di buoni collegamenti con tutti i paesi vicini, compresa l'Africa.

In primo luogo, per la lotta contro i cambiamenti climatici sono necessarie misure su scala europea per sostenere il ruolo guida dell'Europa nel mondo. I trasporti e le relative infrastrutture sono settori che possono apportare notevoli contributi positivi. Gli obiettivi in materia di cambiamenti climatici dovrebbero essere posti al centro della futura politica per la TEN-T e trovare riscontro in una strategia realmente europea. Integrando gli obiettivi economici e ambientali, orientandosi chiaramente verso le esigenze di servizi di trasporto merci e passeggeri su base co-modale ed efficienti e ricorrendo all'innovazione, la futura politica TEN-T dovrebbe gettare solide fondamenta per apportare un valido contributo al conseguimento degli obiettivi comunitari in materia di cambiamenti climatici.

Tutto questo giustifica un profondo riesame della politica per la TEN-T, invece di limitarsi a un semplice riesame e a un eventuale aggiornamento dei piani orientativi e dei progetti prioritari. Pur basandosi sull'esperienza maturata e sui risultati finora ottenuti, la strategia deve essere oggetto di un'ampia revisione. Vista la portata di questo compito, in termini politici, socioeconomici, ambientali, istituzionali, geografici e tecnici, la Commissione intende favorire quanto più possibile la partecipazione dei soggetti interessati per tenere conto delle conoscenze, dell'esperienza e delle opinioni degli esperti del settore. Per questo motivo, prima di presentare possibili proposte legislative e di altro tipo, la Commissione avvia il processo del riesame della politica TEN-T pubblicando un Libro verde che riassume le riflessioni attuali e invita a trasmettere contributi.

³ Nel presente Libro verde il termine "veicolo" si riferisce a qualsiasi modo di trasporto.

2. FONDAMENTI DELLA FUTURA POLITICA PER LA TEN-T

- *Il trattato CE*

Gli articoli dal 154 al 156 del trattato CE definiscono la politica in materia di reti transeuropee e il contributo che essa può fornire per conseguire gli obiettivi del mercato interno e della coesione sociale ed economica a beneficio di tutti i cittadini, degli operatori economici e delle collettività regionali e locali, facendo in modo che l'azione della Comunità miri a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti. Inoltre, lo sviluppo sostenibile deve essere integrato in questa politica. Gli orientamenti per la TEN-T sono stati sviluppati successivamente per contribuire ad attuare le disposizioni del trattato stabilendo che individuano una serie di progetti di interesse comune e che la Comunità può sostenere progetti di interesse comune sostenuti dagli Stati membri. Per agevolare ulteriormente l'attuazione, la Commissione può anche adottare determinate iniziative per promuovere il coordinamento fra Stati membri.

- *Caratteristiche specifiche*

L'obiettivo fondamentale degli orientamenti per la TEN-T è l'istituzione di un'unica rete multimodale riguardante sia le strutture tradizionali di terra che le attrezzature (compresi i sistemi di trasporto intelligenti) per favorire la sicurezza e l'efficienza del traffico. È preso in considerazione in misura crescente anche lo sviluppo di sistemi innovativi che non solo promettono benefici per i trasporti ma offrono anche un potenziale considerevole per l'innovazione industriale.

I progetti di interesse comune nell'ambito della TEN-T presentano differenze notevoli sotto molti punti di vista: procedure di pianificazione, estensione geografica e costi, periodi di attuazione e durata, investimenti, attuazione e strutture operative. La politica in materia di TEN-T deve consentire un'ampia varietà di approcci in cui gli Stati membri svolgono un ruolo di guida nel fornire infrastrutture tradizionali e collaborare con il settore privato. Vista la natura stessa della rete, tutti i soggetti coinvolti hanno una responsabilità particolare di condividere gli obiettivi e svolgere i loro ruoli rispettivi per conseguirli.

- *Risultati ottenuti in passato*

Alcuni cambiamenti positivi derivanti dall'attuazione della politica in materia di TEN-T sono già visibili. Le reti ferroviarie e stradali nazionali sono interconnesse in molti punti e le ferrovie cominciano a diventare interoperabili a livello transfrontaliero. I finanziamenti comunitari si sono concentrati sui principali progetti ferroviari ad alta velocità, lanciando così sul mercato una nuova generazione di traffico passeggeri in grado di competere con successo con il trasporto aereo e con le automobili private. Nell'ambito del Fondo di coesione sono stati assegnati finanziamenti a importanti progetti per collegare paesi e regioni caratterizzati da livelli diversi di sviluppo con l'obiettivo di ridurre le disparità. Hanno avuto un forte impatto catalizzatore che ha permesso di progredire con alcuni dei progetti più ambiziosi e complessi (dal punto di vista geologico, tecnico, finanziario e giuridico/amministrativo). Sono stati promossi progetti pilota per soluzioni elaborate in collaborazione fra settore pubblico e privato da cui è stato possibile trarre lezioni in materia di finanziamento e gestione dei progetti.

La politica in materia di TEN-T ha inoltre favorito lo sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti. Oltre al progetto GALILEO, questo settore ha compiuto progressi notevoli nei settori del trasporto stradale, ferroviario, aereo, marittimo e fluviale grazie ai progetti sostenuti a titolo del bilancio TEN-T a livello europeo o euroregionale. Senza questi finanziamenti molti progetti non sarebbero stati attuati o avviati.

La politica in materia di TEN-T ha iniziato a fornire una serie di risposte alle questioni nel settore del trasporto merci, in cui le previsioni di crescita (un aumento del 34% fra il 2005 e il 2020) sottolineano l'importanza di proporre soluzioni concretamente comodali per risolvere problemi quali la congestione, l'aumento delle emissioni di biossido di carbonio, carenze infrastrutturali e organizzative. L'idea delle autostrade del mare, che sono per natura realmente multimodali, deve ricevere maggiore attenzione negli ulteriori sviluppi della TEN-T. Infatti favorisce un trasporto merci "più pulito" su base co-modale, collegando allo stesso tempo l'UE al resto del mondo.

- *Valutazione dei punti forti e dei punti deboli*

Pianificazione della rete

Innanzitutto, gli orientamenti riguardanti la TEN-T sono lo strumento della Comunità per definire la politica e pianificare la rete. I progetti di interesse comune individuati negli orientamenti possono essere definiti in base alla loro posizione su piani schematici e/o alle loro caratteristiche.

Gli orientamenti, adottati nel 1996 e modificati da ultimo nel 2004, prevedono due livelli di pianificazione: il primo livello riguarda la rete globale (piani schematici delle reti per ferrovie, strade, vie navigabili interne, trasporto combinato, aeroporti e porti), mentre il secondo include 30 progetti prioritari, vale a dire i progetti di interesse comune selezionati.

La **rete globale** comprende complessivamente 95 700 km di strade, 106 000 km di ferrovie (compresi 32 000 km di linee ad alta velocità), 13 000 km di vie navigabili interne, 411 aeroporti e 404 porti marittimi. La maggior parte delle tratte e dei nodi in questione esiste già. Tuttavia, quasi 20 000 km di strade, oltre 20 000 km di ferrovie (essenzialmente linee ad alta velocità) e 600 km di vie navigabili interne devono essere ancora costruiti o profondamente rimodernati – per un costo calcolato a 500 miliardi di euro, secondo stime recenti degli Stati membri⁴.

Per "pianificare" questa rete comunitaria è stato in sostanza necessario riunire parti significative delle reti nazionali per i diversi modi di trasporto e collegarle fra loro alle frontiere nazionali. Questa strategia, seppure certamente adeguata nelle fasi iniziali della politica per la TEN-T, ad ogni allargamento si è progressivamente indebolita. La pianificazione della rete TEN-T non è stata guidata da veri obiettivi europei capaci di assicurare che il risultato complessivo fosse maggiore delle somme delle singole parti. Indipendentemente dalla responsabilità sovrana degli Stati membri nel settore della pianificazione e della realizzazione delle infrastrutture nel loro territorio, con l'allargarsi dell'UE e la crescente complessità delle reti assume sempre maggiore rilievo la questione di come combinare la pianificazione nazionale con una pianificazione a livello europeo

⁴ Commissione europea, direzione generale dell'Energia e dei Trasporti, *TEN-T – Implementation of the Priority Projects, Progress Report*, maggio 2008.

che tenga conto degli obiettivi da perseguire che non rientrano fra le priorità dei singoli Stati membri.

I **progetti prioritari** della rete TEN-T riguardano essenzialmente i principali assi ferroviari, stradali e di vie navigabili che attraversano diversi Stati membri. Scelti nel 2004 per il loro ruolo rilevante per i flussi di traffico transnazionale, la coesione e gli obiettivi di sviluppo sostenibile, sono stati oggetto di una valutazione socioeconomica comune. Tuttavia, sorgono ancora questioni in proposito, riguardanti fra l'altro la solidità del metodo di selezione, il potenziale di interconnessione ed estensione (dal punto di vista sia geografico che modale), l'approccio a norme coerenti di capacità e qualità e gli strumenti più adatti per incentivare il completamento dei progetti rispettando i calendari previsti.

Oltre a definire i progetti di interesse comune sulla base della loro posizione nei piani schematici e dell'inclusione nell'elenco dei progetti prioritari, gli orientamenti hanno definito una serie di "caratteristiche" e specificato obiettivi e criteri per identificare i progetti di interesse comune. Nel settore dei sistemi di trasporto intelligenti, questo tipo di strategia concettuale ha costituito la base per definire i progetti di interesse comune.

Attuazione della rete

Gli orientamenti in materia di TEN-T sono collegati a una serie di strumenti per agevolare l'attuazione di progetti classificati di interesse comune. Si tratta, da un lato, di vari strumenti finanziari basati sulla legislazione pertinente, compreso il regolamento finanziario per le TEN⁵ e il Fondo di coesione, il FESR e i prestiti della Banca europea per gli investimenti e, dall'altro, di strumenti non finanziari, fra cui iniziative di coordinamento adottate dalla Commissione.

Finora gli strumenti disponibili non sono stati sufficienti per completare i progetti di interesse comune entro le scadenze previste dagli orientamenti. Questo vale in particolare per la rete globale. Gli Stati membri, le cui decisioni di investimento sono essenzialmente guidate da obiettivi nazionali, sono quasi interamente responsabili del completamento della maggior parte dei progetti in questione. I finanziamenti comunitari nell'ambito del Fondo di coesione hanno favorito l'attuazione dei progetti negli Stati membri ammissibili, contribuendo così alla funzione di accesso (compreso l'accesso alle regioni ultraperiferiche). Il finanziamento a titolo della TEN-T è riuscito solo in parte a conseguire gli obiettivi stabiliti dalla politica. Nel complesso, con le risorse comunitarie finora investite i cittadini e gli operatori economici sono riusciti a stento a "vedere la differenza" - il valore aggiunto europeo - dell'azione comunitaria in relazione alla TEN-T nel suo insieme. Gli investimenti effettuati dagli Stati membri nei rispettivi territori sono considerati essenzialmente come investimenti nazionali invece che come contributi a un obiettivo comunitario.

La situazione è stata diversa a proposito dei progetti prioritari, che sono stati oggetto di sforzi comunitari, sia sul piano finanziario che su quello del coordinamento. Nonostante le risorse finanziarie della Comunità disponibili continuino a non essere sufficienti per rispondere pienamente alle esigenze dei progetti in questione, l'azione - diretta verso obiettivi più limitati e concordati - è stata molto più efficiente e visibile. Alcuni di questi progetti, ormai prossimi al completamento, forniscono un'illustrazione concreta dei

⁵ Regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia.

benefici potenziali degli obiettivi della politica in materia di TEN-T stabiliti nel trattato. Un progetto prioritario TEN-T fondamentale come il collegamento ferroviario ad alta velocità fra Parigi, Bruxelles, Colonia/Francoforte, Amsterdam e Londra non solo ha interconnesso le reti nazionali e segnato una svolta nel traffico ferroviario transfrontaliero di nuova generazione, ma ha anche permesso ai cittadini e a chi viaggia per lavoro di constatare i benefici della libera circolazione in Europa.

L'obiettivo del progetto prioritario "Autostrade del mare" (che riguarda infrastrutture, impianti, procedure, tecnologie e servizi) è sviluppare servizi di trasporto integrati e multimodali "porta a porta", di buona qualità e ad alta capacità, con una componente marittima. È definito negli orientamenti in materia di TEN-T per mezzo di un approccio teorico che fissa gli obiettivi e le procedure per individuare i progetti di interesse comune. Questo ha aiutato la Comunità a sviluppare l'applicazione pratica di una soluzione di trasporto co-modale per migliorare l'accessibilità e ridurre le emissioni del trasporto merci su strada. Sono disponibili diversi strumenti comunitari e nazionali, fra cui il bilancio TEN-T che riguarda principalmente la sovrastruttura e l'infrastruttura nei porti e i collegamenti con l'interno. La complessità delle procedure per ottenere finanziamenti pubblici e la mancanza di obiettivi e criteri chiari hanno tuttavia finora ostacolato l'attuazione del concetto su base ampia.

Per quanto riguarda i sistemi di trasporto intelligenti, la politica in materia di TEN-T ha aiutato in particolare a preparare i grandi progetti europei GALILEO e SESAR (programma di ricerca sulla gestione del traffico aereo nel Cielo unico europeo) che, quando saranno operativi, dovrebbero favorire un uso più efficiente dell'infrastruttura di trasporto. Nel trasporto stradale, ferroviario e aereo, come nella gestione del traffico marittimo e nei servizi di informazione fluviale, sono stati sviluppati progetti per sistemi di trasporto intelligenti secondo criteri di flessibilità, sulla base delle caratteristiche definite negli orientamenti TEN-T. Questo approccio concettuale consente di incorporare gli sviluppi tecnologici, le esigenze del mercato e le iniziative di cooperazione fra partner di Stati membri diversi e, congiuntamente alla possibilità di finanziamento del 50% per la preparazione del progetto, ha avuto un impatto significativo sullo sviluppo dei progetti transfrontalieri che altrimenti non sarebbe stato possibile conseguire. Questo tipo di approccio flessibile allo sviluppo di progetti, basato su obiettivi e criteri prestabiliti, dovrebbe essere adatto anche per realizzare altri obiettivi della politica dei trasporti, in particolare la fornitura di servizi di trasporto efficienti (dal punto di vista sia economico che ambientale), sicuri, affidabili e di alta qualità.

- *Evoluzione prevista della domanda di trasporto*

La pianificazione delle future infrastrutture di trasporto è strettamente legata alle previsioni riguardanti la domanda, a livello nazionale o comunitario. Tuttavia, le autorità responsabili della pianificazione, pur intendendo fornire infrastrutture di trasporto capaci di rispondere in pieno alla domanda futura, devono far fronte a una serie di incertezze riguardanti i fattori che governano la domanda, fra cui le tendenze economiche e demografiche, i prezzi dell'energia, la tariffazione e la tassazione dei trasporti, lo sviluppo di strutture urbane e territoriali, i cambiamenti di comportamento e gli sviluppi tecnologici. A livello programmatico, le misure di gestione della domanda stanno acquisendo sempre maggiore importanza e dovrebbero essere prese debitamente in considerazione nella pianificazione dell'infrastruttura. Questo riguarda in particolare la tariffazione dell'infrastruttura, l'internalizzazione dei costi esterni e l'applicazione di sistemi di trasporto intelligenti.

Lo sviluppo di servizi di trasporto orientati verso le imprese in un mercato interno in evoluzione dovrebbe incoraggiare anche l'uso efficiente delle infrastrutture e avere un impatto sull'andamento della domanda. Questo tipo di servizi sta crescendo rapidamente, sulla base di un approccio co-modale che prevede sia il coordinamento efficace a livello transfrontaliero che le applicazioni riguardanti i servizi di trasporto intelligenti. La politica dell'UE in materia di trasporti si concentra su una serie di iniziative nel settore, fra cui il piano di azione per la logistica nel trasporto merci, la proposta di direttiva per l'istituzione di corridoi ferroviari per il trasporto merci e la politica riguardante il Cielo unico europeo.

Nel breve periodo le attività commerciali possono anche riuscire a svilupparsi nell'ambito dell'attuale quadro infrastrutturale ma, insieme al loro sviluppo, anche le risposte fornite dalla politica dei trasporti dovranno evolvere, con possibili conseguenze per l'approntamento delle infrastrutture di trasporto e il relativo calendario di attuazione. La futura politica in materia di TEN-T deve essere sufficientemente flessibile per istituire legami fra la politica dei trasporti e lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto a breve, medio e lungo termine.

D1 La valutazione fornita dalla Commissione sullo sviluppo della TEN-T fino a oggi dovrebbe prendere in considerazione altri fattori?

3. TEMATICHE RILEVANTI PER L'ULTERIORE SVILUPPO DELLA TEN-T

Per riesaminare la politica in materia di TEN-T – con la questione centrale di come strutturare la futura rete multimodale e assicurarne il completamento nei tempi previsti – occorre combinare attentamente, ai vari livelli coinvolti, le strategie di pianificazione, le capacità di attuazione e le competenze. Pur rispettando i diritti sovrani degli Stati membri per i progetti riguardanti i loro territori, la crescente complessità, la natura innovativa e la portata geografica dei compiti necessari richiedono anche un forte ruolo comunitario.

Sulla base della valutazione della politica precedentemente esposta, di seguito vengono delineate alcune tematiche rilevanti per il futuro.

3.1 Pianificazione della rete

- *Il futuro della rete globale*

La rete globale attualmente in esercizio è stata essenziale per assicurare la "funzione di accesso" cui fa riferimento il trattato e ha dimostrato il proprio valore come base per il sostegno a titolo del Fondo di coesione. Inoltre ha rappresentato una base importante per l'attuazione della legislazione comunitaria nel settore dei trasporti, per esempio per l'interoperabilità ferroviaria e la sicurezza nelle gallerie stradali. Le carenze che invece ha evidenziato sono state il divario fra le ambizioni globali di pianificazione e i mezzi per incentivare e monitorare l'attuazione, oltre alla mancanza di una visione dettata da una prospettiva europea.

Per mantenere il livello di rete globale della TEN-T occorrerebbe riesaminare la metodologia per aggiornare e monitorare la rete e riesaminare gli strumenti necessari per un'attuazione completa ed entro i tempi previsti: gli Stati membri dovrebbero certamente assumere responsabilità più vincolanti. D'altra parte, per abbandonare questo livello sarebbe per esempio necessario rivolgere un'attenzione particolare alla funzione di accesso della rete.

D2 Quali sono le altre argomentazioni favorevoli o contrarie al mantenimento della rete globale? In quale modo sarebbe possibile risolvere gli inconvenienti delle singole strategie?

- *Possibile integrazione di una "rete prioritaria"?*

L'attuale strategia in materia di progetti prioritari riflette i principali flussi di traffico fra un punto iniziale e un punto finale, senza tenere conto della loro continuità, e quindi non riesce a cogliere i "benefici supplementari derivanti dalla rete". Per porre rimedio a questa situazione e allo stesso tempo migliorare la strutturazione economica dei progetti TEN-T di elevato interesse comunitario, la strategia attuale in materia di progetti prioritari potrebbe evolvere verso una strategia riguardante una rete prioritaria. Questa strategia consentirebbe inoltre di incorporare in modo più sistematico i nodi (che spesso sono la causa principale di congestione e di altri problemi), i porti e gli aeroporti in quanto punti di ingresso nella rete e principali punti di interconnessione intermodale che favoriscono una forte integrazione della rete. Combinando nel contesto di un'unica rete i collegamenti infrastrutturali e i nodi esistenti con l'infrastruttura in progetto, i risultati ottenuti in passato con la politica TEN-T potrebbero generare anche un valore aggiunto.

Qualsiasi strategia per l'istituzione di una rete del genere dovrebbe basarsi in primo luogo su un accordo riguardante obiettivi chiaramente definiti e una metodologia di pianificazione trasparente e obiettiva. A tal fine è opportuno prendere in considerazione in particolare i principali flussi di traffico, sia all'interno della Comunità che con altre parti del mondo, gli obiettivi di coesione mediante collegamenti fra regioni con livelli di sviluppo e caratteristiche territoriali diversi, il collegamento a poli di sviluppo economico, il "valore degli sforzi già compiuti" per lo sviluppo della TEN-T, gli obiettivi ambientali, gli altri obiettivi della politica comunitaria (per es. la concorrenza), gli sforzi progressivi a favore di un uso più efficiente delle infrastrutture, le diversità fra le situazioni negli Stati membri e la condivisione della responsabilità per la pianificazione a livello comunitario e nazionale.

Una rete prioritaria, definita secondo criteri geografici, dovrebbe assicurare la continuità dei progetti prioritari in corso e svilupparli ulteriormente, ove opportuno. Gli obiettivi connessi ai cambiamenti climatici dovrebbero essere la base principale di una strategia per sviluppare una possibile rete prioritaria. Questo tipo di rete dovrebbe quindi essere concretamente multimodale e favorire la massima efficienza, dal punto di vista economico e ambientale, dei principali flussi di traffico merci e passeggeri attraverso l'Unione europea grazie alla co-modalità. È necessario garantire l'interconnessione ottimale dei modi – per esempio, istituendo collegamenti fra i porti marittimi e fluviali con l'entroterra o collegamenti ferroviari con gli aeroporti – e l'inclusione di progetti importanti nei sistemi di trasporto intelligenti. Pur sforzandosi di apportare un contributo notevole all'obiettivo "20/20/20" della Comunità in materia di cambiamenti climatici, la politica TEN-T dovrebbe anche tenere conto della necessità di adattarsi alle possibili conseguenze dei cambiamenti climatici, come l'innalzarsi del livello del mare o le variazioni dei modelli di temperatura. Sarebbe quindi opportuno analizzare la vulnerabilità della TEN-T rispetto ai cambiamenti climatici e le possibili misure di adattamento, preoccupandosi di rispondere alla questione di come rendere le nuove infrastrutture "a prova di cambiamenti climatici". Inoltre, per valutare l'insieme degli impatti ambientali della TEN-T, sarebbe opportuno rispettare i requisiti stabiliti nel protocollo della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa (UNECE) alla convenzione di Espoo relativi alla valutazione strategica ambientale.

Questa rete prioritaria dovrebbe distinguersi per la piena interoperabilità (attuazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario e di tutte le altre specifiche tecniche nel settore ferroviario; attuazione della politica riguardante il Cielo unico e il piano generale ATM; interoperabilità in altri settori riguardanti i sistemi di trasporto intelligenti) e mirare a norme di capacità concordate per tutte le componenti di infrastruttura interessate. (Attualmente gli orientamenti per la TEN-T comprendono norme solo per il settore delle vie navigabili interne). È auspicabile prendere in considerazione anche altre forme di azione comunitaria connesse alla progettazione dell'infrastruttura, come la possibilità di far circolare veicoli stradali di maggiori dimensioni o più pesanti o la realizzazione di autostrade intelligenti.

Una rete prioritaria riunirebbe i risultati ottenuti in passato e le sfide attuali e future nell'ambito della politica per le TEN-T. In questo contesto, l'UE potrebbe razionalizzare l'identificazione dei progetti di interesse comune e determinare con maggiore obiettività il sostegno a loro favore mediante gli strumenti comunitari, a condizione che i progetti siano valutati in base a criteri armonizzati. Nel complesso, questa strategia combinerebbe misure per le infrastrutture di diversa portata – dai grandi progetti a lungo termine ai progetti più piccoli che possono essere realizzati in tempi più brevi, rafforzando così l'efficacia e la visibilità dell'azione comunitaria.

D3 Questo tipo di strategia per una rete prioritaria sarebbe più efficace dell'attuale strategia basata su progetti prioritari? In caso di risposta negativa, per quali motivi? Quali sono i punti di forza specifici di questa seconda opzione? In caso di risposta affermativa, quali (ulteriori) vantaggi potrebbe comportare? E come sviluppare questa strategia?

- *Un "pilastro teorico"*

La strategia teorica della TEN-T potrebbe essere considerevolmente ampliata per rispondere alle esigenze di infrastruttura che sono la conseguenza di misure a favore delle imprese nei diversi settori dei servizi di trasporto. Per sviluppare i progetti di interesse comune gli operatori potrebbero fare riferimento agli obiettivi e ai criteri settoriali, delineati negli orientamenti per la TEN-T. Puntando all'inizio essenzialmente a ottimizzare l'uso delle capacità di infrastrutture esistenti, questa strategia potrebbe riflettere l'evoluzione delle esigenze di infrastruttura, unitamente alla crescita della domanda, a lungo termine. Inoltre potrebbe favorire una maggiore flessibilità nella progettazione di progetti di interesse comune, permettendo così di rispondere agli sviluppi del mercato che attualmente sono difficili da prevedere. Istituirebbe un collegamento diretto, in particolare fra gli obiettivi della politica dei trasporti della Comunità (come la promozione di un trasporto merci sostenibile mediante varie azioni legislative e programmatiche o di un trasporto aereo efficiente e sostenibile grazie alla politica "Cielo unico" e al programma SESAR) e la politica in materia di infrastrutture; in questo modo la politica TEN-T diventerebbe la base per servizi di trasporto che rispettano gli obiettivi comunitari stabiliti.

D4 Questo tipo di strategia flessibile per individuare i progetti di interesse comune sarebbe adatta a una politica che, tradizionalmente, poggia in larga misura sulle decisioni di investimento individuali degli Stati membri a favore delle infrastrutture? Quali altri vantaggi e inconvenienti presenterebbe? Quale sarebbe il modo migliore per trasporla nella pianificazione a livello comunitario?

- *Questioni connesse all'infrastruttura di importanza fondamentale per lo sviluppo futuro della TEN-T*

Indipendentemente dalla futura "forma" della TEN-T, alcune questioni specifiche dovrebbero essere trattate adeguatamente nella futura pianificazione della TEN-T. La Commissione ritiene che i punti seguenti dovrebbero essere presi in considerazione.

Differenze fra le esigenze del traffico passeggeri e merci

Il traffico passeggeri e quello merci presentano caratteristiche diverse. Si prevede che il traffico merci crescerà più rapidamente di quello passeggeri, le distanze medie di trasporto per il settore merci sono superiori a quelle del comparto passeggeri e i punti di interscambio fra i vari modi di trasporto e fra il traffico a lunga percorrenza e quello locale richiedono misure diverse. Per risolvere i problemi di congestione su determinate sezioni dell'infrastruttura ferroviaria può essere necessario separare le linee passeggeri da quelle merci. Nei porti e negli aeroporti le infrastrutture per il traffico passeggeri sono diverse da quelle che richiede il traffico merci, sia all'interno dei nodi che nelle relative vie di accesso. Per regolamentare l'accesso delle merci nelle città mediante il trasporto su strada devono essere prese in considerazione sempre più spesso questioni di pianificazione ambientale e urbana. Ogni singolo caso deve essere valutato dal punto di vista economico e ambientale, ma ci si può domandare se e in che misura la politica globale in materia di TEN-T debba attuare strategie distinte di pianificazione per il traffico merci e passeggeri. In entrambi i casi, nella futura politica per la TEN-T dovrà essere inclusa la questione dei nodi di trasporto come punti di interscambio fra traffico urbano e a lunga percorrenza.

Aeroporti e porti: punti di collegamento fra l'Europa e il mondo

Gli aeroporti svolgono un ruolo fondamentale nel traffico passeggeri (soprattutto tenendo conto del ruolo crescente dell'Europa a livello globale) e stanno acquistando importanza anche per il trasporto merci nell'ambito della co-modalità e della catena logistica. Si prevede che nei prossimi anni dovranno affrontare gravi problemi di capacità. Il trasporto aereo è particolarmente sensibile ai prezzi del carburante, alla sicurezza e allo sviluppo economico: il tipo e la portata dei "progetti di interesse comune" riguardanti gli aeroporti possono quindi subire modifiche.

Negli ultimi 30 anni si è registrata una crescita costante del traffico nei porti marittimi, che sono l'origine e la destinazione della maggior parte dei flussi commerciali internazionali della Comunità e costituiscono una componente fondamentale delle catene logistiche del settore merci. L'espansione dell'infrastruttura portuale, compresa la costruzione di un'infrastruttura adeguata di accesso marittimo, richiede tuttavia lunghe fasi di preparazione e comporta costi elevati, ponendo pertanto problemi a numerosi porti. L'insufficienza di collegamenti, soprattutto ferroviari, con le zone interne è stata identificata come un ostacolo cruciale per la corretta integrazione dei porti nelle catene logistiche. I problemi di capacità dell'infrastruttura in certi porti e l'accesso via terra agli impianti può avere un impatto sui flussi di trasporto terrestre in Europa in quanto, per esempio, i flussi commerciali in entrata rischiano di doversi concentrare soltanto su un numero ristretto di grandi porti. La distribuzione delle merci lungo rotte terrestri può aggravare i problemi di congestione e avere un impatto negativo sul totale delle emissioni prodotte dai trasporti.

Trasporto per via navigabile nell'UE

D'altra parte, la rete di vie navigabili dispone di ampie capacità inutilizzate, che sono già disponibili o possono essere rese fruibili con risorse finanziarie relativamente limitate. La rete collega i maggiori porti marittimi e i principali centri industriali delle zone interne, che spesso si trovano lungo corridoi di trasporto fortemente congestionati. Tuttavia, l'uso efficiente delle vie navigabili, capace di sfruttarne la piena capacità, continua a essere ostacolato da una serie di strozzature e carenze.

Per quanto riguarda l'ulteriore sviluppo delle autostrade del mare, occorre definire in proposito obiettivi, campo di applicazione e criteri per l'assegnazione di un sostegno pubblico, per incentivare le iniziative nel settore pubblico e privato. La "dimensione verde" delle autostrade del mare dovrebbe essere accentuata, eventualmente nel contesto di un piano per un corridoio "verde" per il traffico merci. Anche la loro fattibilità economica dovrebbe essere evidenziata, razionalizzando al tempo stesso il finanziamento mediante i vari strumenti (a livello nazionale e comunitario).

Logistica del trasporto merci

La logistica del trasporto merci è diventata un elemento cruciale per la Comunità per rispondere alle esigenze di trasporto dell'economia secondo criteri sostenibili. Partendo dal principio per cui ogni modo di trasporto è utilizzato in funzione dei vantaggi relativi che offre nell'ambito di catene di trasporto co-modale efficienti, la logistica svolge un ruolo importante nell'aiutare la Comunità a conseguire gli obiettivi fissati in materia di cambiamenti climatici. Sostiene la crescita economica migliorando al tempo stesso l'efficienza del trasporto merci, dal punto di vista sia economico che ambientale. Per permettere alla logistica del trasporto merci di sfruttare pienamente il proprio potenziale di crescita, la politica in materia di TEN-T deve garantire l'esistenza di buone infrastrutture di base, in particolare in termini di terminal intermodali, capacità ferroviaria e dei porti marittimi e fluviali (compreso l'accesso terrestre ai porti marittimi), aree di parcheggio per veicoli commerciali e sistemi di trasporto intelligenti, che sono componenti dell'infrastruttura e mezzi per la localizzazione e il controllo delle merci. Lo sviluppo di "corridoi verdi" nell'ambito della logistica del trasporto merci dovrebbe rafforzare la dimensione ambientale e innovativa. La co-modalità è in ogni caso anche un tema importante per il traffico passeggeri in quanto dovrebbe assicurare flussi scorrevoli fra i diversi mezzi di trasporto pubblico (per es. ferrovia - aereo), fra il trasporto stradale e i trasporti pubblici e fra il traffico a lunga percorrenza e quello urbano.

D5 Qual è il modo migliore di prendere in considerazione i vari aspetti summenzionati nel progetto generale dello sviluppo futuro della TEN-T? Quali altri aspetti dovrebbero essere considerati?

Sistemi di trasporto intelligenti

I sistemi di trasporto intelligenti sono applicabili a tutti i modi di trasporto in quanto aiutano a ottimizzare i singoli modi e favoriscono la fluidità dei collegamenti. È evidente che possono migliorare l'efficienza delle operazioni e migliorare la sicurezza, l'affidabilità e la comodità per gli utenti – questi effetti saranno potenziati quando prima EGNOS, nel 2009, e poi GALILEO, nel 2013, diventeranno pienamente operativi. Questi sistemi costituiscono l'elemento di collegamento fra l'infrastruttura tradizionale e i veicoli sempre più intelligenti che ne fanno uso. Tuttavia, il punto più importante è che i sistemi di trasporto intelligenti sono anche indispensabili per conseguire determinati obiettivi strategici fondamentali della Comunità nel settore dei trasporti e non solo, per quanto

riguarda l'affidabilità (maggiori informazioni e migliore assistenza per gli utenti), la sicurezza (localizzazione, identificazione), l'efficienza delle operazioni, la gestione della congestione (gestione efficiente della domanda e bilanciamento della rete intermodale mediante tariffazione, attuazione di disposizioni legali) e la lotta contro i cambiamenti climatici (efficienza energetica, guida ecologica, corridoi verdi e un sistema europeo di trasporto co-modale più efficiente ed efficace mediante i sistemi elettronici per il trasporto merci e il trasporto marittimo, "*e-freight*" e "*e-maritime*"). Per esempio, nel settore del trasporto aereo è essenziale attuare una strategia di rete europea per favorire un trasporto efficiente, sicuro e sostenibile dal punto di vista ambientale.

Visti i costi relativamente contenuti rispetto alla costruzione di infrastrutture tradizionali e considerando la possibilità di combinare e ottimizzare investimenti provenienti dal settore pubblico e privato, i benefici sociali e i profitti sugli investimenti sono considerevoli, a condizione che la loro attuazione sia coordinata, transettoriale e su scala europea.

D6 **Come possono i sistemi di trasporto intelligenti, nell'ambito della TEN-T, migliorare il funzionamento del sistema di trasporto? Come possono gli investimenti in GALILEO ed EGNOS tradursi in una maggiore efficienza e in un equilibrio ottimale della domanda di trasporto? Come possono i sistemi di trasporto intelligenti contribuire a sviluppare una rete TEN-T multimodale? Come rafforzare le attuali opportunità nell'ambito del finanziamento TEN-T per sostenere meglio l'attuazione del piano di realizzazione del sistema ERTMS nel prossimo periodo delle prospettive finanziarie?**

- *Innovazione*

Le infrastrutture di trasporto, compresi i sistemi di trasporto intelligenti, e il settore dei veicoli presentano un forte potenziale di innovazione, quindi i confini tradizionali fra infrastruttura e veicoli possono essere modificati. Per quanto riguarda lo sviluppo della TEN-T nei prossimi decenni, sorgono determinati interrogativi su come l'infrastruttura dovrà essere adattata alle nuove generazioni di sistemi di trasporto intelligenti e di veicoli (per es. le conseguenze dei veicoli intelligenti sull'infrastruttura) e su quali possono essere le conseguenze per il materiale rotabile dell'innovazione a livello di infrastruttura.

L'uso di nuove forme di energia nei trasporti può richiedere l'adattamento dell'infrastruttura (per es. le stazioni di servizio). I risultati delle ricerche più recenti sui veicoli elettrici e ibridi sono incoraggianti in quanto è prevista la possibilità di trasferire il problema delle emissioni di CO₂ dai veicoli alle centrali elettriche, dove può essere trattato con maggiore efficacia. Nel lungo periodo le tecnologie a idrogeno potrebbero essere molto utili per il trasporto aereo e marittimo.

L'obiettivo di assicurare l'uso quanto più possibile efficiente dell'infrastruttura può favorire, oltre all'innovazione tecnologica, anche l'innovazione organizzativa.

D7 **Considerando lo spostamento dei confini fra infrastruttura e veicoli o fra la fornitura di infrastruttura e il suo utilizzo, è necessario ampliare il concetto di progetto (di infrastruttura) di interesse comune? In caso affermativo, come definire questo concetto?**

- *Una "rete centrale" TEN-T?*

Per trasformare la TEN-T in una base utile per conseguire tutti gli obiettivi pertinenti in materia di politica dei trasporti e quindi sottolinearne il valore aggiunto come parte integrante della politica comune dei trasporti, i vari "pilastri" citati in precedenza potrebbero essere riuniti per formare una rete centrale TEN-T. La rete in questione potrebbe comprendere una rete prioritaria e un pilastro teorico, riflettendo così la necessità di flessibilità e orientamento al mercato. La rete potrebbe svilupparsi nel corso del tempo, assicurare l'integrazione ottimale di tutta l'infrastruttura (tradizionale e intelligente) e l'interconnessione fra i vari modi e svolgere la funzione di vettore di innovazione, tecnologica e organizzativa. Potrebbe diventare anche la base per l'attuazione di varie strategie innovative, per esempio in termini di tariffazione dei trasporti. Una rete centrale, che riunisce obiettivi europei chiaramente definiti e le principali priorità nel settore dei trasporti e di altre politiche dell'UE (mercato interno, coesione, sviluppo sostenibile/cambiamenti climatici, per citarne solo alcune), potrebbe essere l'elemento fondamentale degli sforzi della Comunità in materia di politica TEN-T.

D8 Questo tipo di rete centrale sarebbe "fattibile" a livello comunitario? Quali vantaggi e inconvenienti presenterebbe? Quali metodi adottare per pianificarla?

3.2. Livello di attuazione

La politica per la TEN-T risulta credibile agli occhi dei cittadini europei soltanto se le scelte di pianificazione corrispondono alle capacità di attuazione. L'opzione di pianificazione scelta deve quindi essere adatta agli strumenti di attuazione.

- *Finanziamento globale dei progetti di interesse comune previsti nei programmi TEN-T*

Nonostante gli sforzi compiuti per potenziare significativamente l'efficienza dell'uso dell'infrastruttura e rispondere alla domanda nel modo più efficiente e sostenibile, completare la TEN-T resta un'impresa finanziaria notevole.

Le implicazioni finanziarie collegate al completamento della rete globale sarebbero immense. Gli strumenti finanziari comunitari nella loro forma attuale non hanno permesso di completare tutti i progetti rispettando i calendari previsti. Affinché la Comunità possa garantire, nonostante questa limitazione, che le future decisioni del Parlamento europeo e del Consiglio in proposito siano attuate adeguatamente, gli Stati membri dovrebbero assicurare essi stessi il completamento della parte più consistente dei progetti in questione. Visti i ritardi che il completamento della rete ha registrato in passato, potrebbe essere necessario imporre agli Stati membri obblighi più vincolanti in materia di responsabilità. Potrebbe anche essere necessario inserire la "funzione di accesso" della TEN-T citata nel trattato fra le responsabilità esclusive degli Stati membri interessati.

I progetti inclusi in una rete centrale – meno estesa della rete globale e concentrata su elementi di elevata pertinenza per conseguire gli obiettivi della politica in materia di TEN-T – rappresenterebbero naturalmente anche un costo elevato. Tuttavia, ogni singolo progetto di interesse comune dovrebbe avere un forte sostegno negli obiettivi comunitari fissati e aiutare a potenziare la solidità della stima globale dei costi connessi all'attuazione della TEN-T.

La pianificazione della TEN-T dovrebbe consentire una stima dei costi quanto più possibile accurata per la totalità della rete. Gli obiettivi di attuazione e le stime dei costi per gli orientamenti in materia di TEN-T, che di solito riguardano un periodo compreso fra 15 e 20 anni, potrebbero essere ripartiti in piani a breve, media e lunga scadenza. In questo modo si potrebbe gettare una base solida per discussioni sul finanziamento della TEN-T in generale, in cui gli Stati membri, gli strumenti di finanziamento comunitario e la Banca centrale per gli investimenti continueranno a svolgere ruoli fondamentali. Vista la natura a lungo termine dei progetti TEN-T più grandi, è altrettanto importante non limitarsi a un unico periodo delle prospettive finanziarie della Comunità per fornire agli investitori maggiore certezza a proposito dell'intero periodo di attuazione del progetto.

Finora l'attuazione della TEN-T è stata caratterizzata da enormi aumenti dei costi. Ciò è dovuto a una serie di fattori: condizioni geologiche difficili, soluzioni tecniche complesse, modifiche del tracciato per problemi di accettazione da parte dell'opinione pubblica, incertezza fin dall'inizio circa le norme di capacità, misure per assicurare la conformità alla legislazione in materia di tutela dell'ambiente o misure ambientali proattive, ritardi di attuazione e vari altri problemi. La definizione delle norme di capacità della TEN-T a livello di pianificazione potrebbe ridurre l'incertezza. L'assistenza proattiva fornita dalla Commissione, grazie al suo ruolo di coordinatrice, potrebbe aiutare ad affrontare i vari problemi e promuovere lo scambio delle migliori pratiche, migliorando così l'affidabilità delle stime e agevolando l'attuazione dei progetti.

L'ampia gamma di tipi diversi di progetto previsti dallo sviluppo della TEN-T richiede soluzioni finanziarie differenziate. Considerando il crescente orientamento al mercato nel settore dei trasporti e gli sforzi verso l'ottimizzazione dell'infrastruttura, i progetti in grado di autofinanziarsi completamente dovrebbero moltiplicarsi. L'attuazione della legislazione comunitaria in relazione alla tariffazione dell'infrastruttura e all'internalizzazione dei costi esterni dovrebbe fornire agli Stati membri ulteriori possibilità sia per gestire meglio le capacità disponibili e ottimizzare il sistema di trasporto che per finanziare nuove infrastrutture e tecnologie. Il ruolo del settore privato nell'esecuzione dei progetti potrebbe anche essere incrementato, ove opportuno. Gli strumenti comunitari di sostegno ai partenariati pubblico-privato dovrebbero essere ulteriormente sviluppati quando ne può derivare una maggiore efficienza. Si prevede che il Centro di competenze per i partenariati pubblico-privato (*Public-Private Partnership Expertise Centre*), istituito di recente, aiuterà a diffondere ulteriormente le esperienze maturate e incoraggerà un più ampio sviluppo dei meccanismi di partenariato pubblico-privato.

D9 **Come stabilire le esigenze finanziarie della TEN-T nel suo complesso – nel breve, medio e lungo periodo? Quale forma di finanziamento – pubblico o privato, comunitario o nazionale – è più adatta ai vari aspetti dello sviluppo della TEN-T?**

D10 **Come aiutare gli Stati membri a finanziare e completare i progetti di cui sono responsabili? Sarebbe opportuno incoraggiare ulteriormente la partecipazione del settore privato alla realizzazione delle infrastrutture? In caso affermativo, in che modo?**

- *Strumenti finanziari comunitari a sostegno dell'attuazione della TEN-T*

Le sovvenzioni, in particolare a titolo della linea di bilancio per la TEN-T, del Fondo di coesione e del Fondo europeo di sviluppo regionale, svolgono un ruolo fondamentale

nella preparazione e attuazione dei progetti. Sono state assegnate sovvenzioni per la fase degli studi (da studi di fattibilità a studi tecnici e ambientali completi e a costose esplorazioni geologiche), aiutando così a superare le difficoltà connesse alla fase iniziale dei progetti, e per la fase dei lavori. Una questione fondamentale per la futura attuazione della politica in materia di TEN-T consiste nel razionalizzare l'assegnazione delle sovvenzioni e di subordinarla al valore aggiunto europeo dei progetti per assicurare il massimo rendimento agli investimenti comunitari.

Tutti i progetti di interesse comune potrebbero quindi essere sottoposti a un'analisi costi-benefici armonizzata e comunemente riconosciuta che stabilisca il valore aggiunto europeo. L'analisi dovrebbe riguardare sia i costi esterni che i benefici derivanti per la rete o la coesione e tenere conto delle asimmetrie geografiche fra i benefici e il costo finanziario degli investimenti (per esempio, uno Stato membro può dover sostenere costi particolarmente elevati per l'attuazione di un progetto sul proprio territorio, mentre altri Stati membri possono trarre dallo stesso investimento benefici sproporzionati). In questo modo le sovvenzioni a titolo del bilancio comunitario potrebbero essere assegnate secondo criteri equi e oggettivi, limitandole a progetti di comprovato valore aggiunto comunitario. Inoltre, per sfruttare al meglio i finanziamenti comunitari a favore degli obiettivi TEN-T, la gestione di tutte le risorse di bilancio disponibili (bilancio TEN-T, Fondo di coesione, FESR e prestiti BEI) deve essere coordinata meglio.

Oltre al sostegno sotto forma di sovvenzioni, altri strumenti come lo strumento di garanzia dei prestiti, istituito nel 2007, e lo strumento di capitale di rischio (un'iniziativa pilota in materia di apporto di capitale nell'ambito del bilancio TEN-T) costituiscono soluzioni innovative e promettenti per il sostegno ai progetti TEN-T. Un'altra possibilità potrebbe consistere nel diversificare il portafoglio degli strumenti, nel tentativo di aumentare l'effetto incentivante del sostegno comunitario, per adattare il sostegno alle esigenze specifiche di un progetto e strutturare efficacemente i progetti. Le euroobbligazioni potrebbero essere incluse fra gli strumenti innovativi.

D11 Quali sono i punti di forza e i punti deboli degli attuali strumenti finanziari comunitari? Sono necessari nuovi strumenti (compresi quelli "innovativi")? Come razionalizzare l'uso combinato dei fondi stanziati dalle varie fonti comunitarie per sostenere l'attuazione dei progetti TEN-T?

- *Strumenti comunitari non finanziari a sostegno dell'attuazione della TEN-T*

Coordinamento – coordinatori europei e "coordinamento per corridoio"

I coordinatori europei, nominati dalla Commissione per aiutare a preparare e attuare determinati progetti prioritari, hanno dimostrato la loro efficacia in diverse occasioni. Il loro ruolo potrebbe essere esteso per incentivare l'attuazione di un numero maggiore di grandi progetti TEN-T (congiuntamente al finanziamento strategico a titolo degli strumenti finanziari dell'UE). In questo contesto, le sezioni critiche transfrontaliere dovrebbero senza dubbio conservare il loro ruolo di particolare rilievo, rafforzando le prospettive di successo per l'intero progetto.

Il coordinamento potrebbe svolgere un ruolo fondamentale in caso di strategia di rete centrale. Oltre al coordinamento "tradizionale" dei progetti prioritari mediante i coordinatori europei, anche i progetti "dal basso verso l'alto" orientati alle imprese – come il trasporto merci per ferrovia e i corridoi verdi – richiedono chiaramente un solido coordinamento transfrontaliero. Se l'obiettivo perseguito sono soluzioni accettabili per

tutti e fattibili dal punto di vista tecnico, economico e finanziario, questo tipo di "strategia di coordinamento per corridoio" dovrebbe coinvolgere tutti i soggetti interessati pertinenti – i fornitori di infrastruttura, gli operatori, gli utenti e le autorità locali e regionali. Affinché siano sostenibili, le soluzioni dovrebbero riguardare tutti i componenti pertinenti dell'infrastruttura (per esempio, nel caso dei corridoi per il trasporto merci per ferrovia: le strozzature da eliminare, i terminal intermodali, i collegamenti con i porti, le attrezzature per il sistema ERTMS e per i sistemi di trasporto intelligenti). Ai fini del finanziamento comunitario, questi progetti potrebbero essere considerati come un nuovo tipo di "progetto europeo", che dovrebbe essere trattato nella sua globalità invece di ricevere un sostegno frammentato.

La strategia per corridoio potrebbe essere applicata sia per i corridoi in cui le implicazioni per l'infrastruttura sono relativamente limitate ma i benefici che possono essere conseguiti in breve tempo sono considerevoli, che per i corridoi che comprendono progetti critici a lungo termine come quelli transalpini e transpirenaici. In questi ultimi casi, la strategia può prevedere soluzioni intermedie per le infrastrutture, aiutando così a migliorare la struttura economica dell'intero progetto.

Metodo aperto di coordinamento

Applicare il metodo aperto di coordinamento alla TEN-T potrebbe aiutare a stabilire un quadro di lavoro comune per la Commissione, l'agenzia esecutiva per la TEN-T e gli Stati membri, oltre a fornire una base comune di conoscenze sulla rete TEN-T. Il metodo aperto di coordinamento, attuato mediante il sistema d'informazione TENtec e il relativo portale, consentirà ai principali gruppi di utenti di avere accesso ai dati conservati nella banca dati del sistema TENtec e alle carte SIG contenenti dati sulla rete TEN-T e di aggiornarli. Autorizzare l'accesso pubblico (per es. alle relazioni e alle carte con informazioni sulla rete) potrebbe essere anche un utile strumento di comunicazione per fornire informazioni sul lavoro della Commissione in relazione alla TEN-T. Per sensibilizzare l'opinione pubblica in merito ai benefici derivanti dalla politica in materia di TEN-T, è importante assicurare un'informazione più sistematica e completa degli sviluppi nel settore.

Anche la valutazione comparativa potrebbe essere presa in considerazione per incoraggiare gli Stati membri a investire nella TEN-T. L'applicazione di norme di prestazione, per esempio, potrebbe aiutare a determinare le capacità per i vari tipi di infrastruttura e servire da base per ottimizzare l'uso dell'infrastruttura e identificare le strozzature. Un'esperienza positiva a questo proposito è stata registrata nel settore della gestione del traffico aereo, mentre è risultato molto difficile identificare la capacità di infrastruttura nel settore ferroviario. Lo scambio di migliori pratiche promette di offrire varie opportunità per agevolare la realizzazione dei progetti – nel settore della gestione dei grandi progetti, delle strategie di partenariato pubblico-privato e dell'esame degli aspetti ambientali nella pianificazione dell'infrastruttura.

Q12 Come migliorare gli strumenti non finanziari esistenti? Quali nuovi strumenti introdurre?

4. POSSIBILI OPZIONI PER UN ULTERIORE SVILUPPO DELLA TEN-T

Tenendo conto di quanto esposto al punto 3, la Commissione ritiene che le opzioni possibili per l'ulteriore sviluppo della TEN-T siano tre:

- (1) mantenere l'attuale struttura a doppio livello, comprendente la rete globale e una serie di progetti prioritari;
- (2) ridurre la TEN-T a un unico livello (progetti prioritari, eventualmente collegati in una rete prioritaria) e
- (3) elaborare una struttura a doppio livello con la rete globale e una rete centrale, comprendente una rete prioritaria, definita secondo criteri geografici, e un pilastro teorico per aiutare a integrare i vari aspetti della politica dei trasporti e delle infrastrutture di trasporto.

La tabella 1 illustra i benefici e gli inconvenienti di queste tre opzioni.

D13 Qual è l'opzione più adatta? Per quale motivo?

5. INFORMAZIONI PER QUANTI DESIDERANO REAGIRE AL LIBRO VERDE

Fino a 30/04/2009 sarà possibile partecipare a una consultazione sulle questioni delineate nel presente Libro verde.

I contributi possono essere inviati al seguente indirizzo:

Commissione europea

DG Energia e trasporti

TEN-T

B-1049 Bruxelles

Indirizzo di posta elettronica: TREN-B1-GREEN-PAPER-TEN-T@ec.europa.eu

La Commissione europea analizzerà i risultati della consultazione e ne terrà conto per orientare la sua politica nel settore in questione. Si prega di notare che i contributi e i nomi dei relativi autori possono essere pubblicati su internet: al momento dell'invio dei contributi i partecipanti ne autorizzano la pubblicazione, salvo esplicita indicazione contraria.

Opzioni strutturali per l'evoluzione della TEN-T

Opzione	Titolo	Descrizione	Benefici/inconvenienti previsti da trattare
(1)	Doppio livello: rete globale e traffico come negli attuali orientamenti per la TEN-T) progetti prioritari (struttura attuale)	<p>Livello 1: rete globale (schemi modali e sistemi di gestione del traffico come negli attuali orientamenti per la TEN-T) mantenuta nella forma attuale.</p> <p>Livello 2: strategia per progetti prioritari mantenuta nella forma attuale.</p> <p>Riesame e possibile revisione sulla base delle disposizioni degli attuali orientamenti per la TEN-T, articolo 22 e articolo 23, paragrafo 3.</p> <p>La rete globale e i progetti prioritari possono essere oggetto di una revisione nell'ambito del riesame degli orientamenti sulla base delle relazioni di attuazione biennali.</p> <p>I progetti prioritari saranno oggetto di una relazione intermedia entro il 2010; se necessario, possono essere proposte modifiche all'elenco dei progetti.</p>	<p><u>Benefici</u></p> <p>Livello 1: "strumento" importante per vari obiettivi della politica dei trasporti (attuazione della legislazione riguardante l'interoperabilità, la sicurezza e altri settori) e, in futuro, anche per le nuove tecnologie, la tariffazione delle infrastrutture, ecc. Assicura inoltre la funzione di accesso per le regioni.</p> <p>Livello 2: "parte visibile" della politica TEN-T: oggetto di un sostegno finanziario mirato della Comunità e di iniziative di coordinamento della Commissione. Risultati misurabili con un effetto visibile sugli obiettivi del mercato interno, della coesione e dei trasporti sostenibili.</p> <p><u>Inconvenienti</u></p> <p>Livello 1: mancanza di strumenti a livello comunitario per assicurare la piena attuazione dei progetti entro le scadenze previste.</p> <p>Livello 2: l'effetto della rete a livello europeo non è ottimizzato.</p>
(2)	Livello unico: progetti prioritari (modificati, se necessario) prioritariamente necessarie a seguito delle richieste di vari servizi di trasporto. I progetti prioritari potrebbero essere collegati, e modificati, se necessario, in una rete prioritaria.	<p>Livello unico: progetti prioritari nella forma attuale (modificati, se necessario), completato dalle infrastrutture prioritarie necessarie a seguito delle richieste di vari servizi di trasporto. I progetti prioritari potrebbero essere collegati, e modificati, se necessario, in una rete prioritaria.</p>	<p><u>Benefici</u></p> <p>Permette di concentrare gli strumenti comunitari sulle priorità principali, offrendo migliori opportunità per completare la rete entro le scadenze programmate. Elevata visibilità e credibilità della politica comunitaria.</p> <p><u>Inconvenienti</u></p> <p>La rete globale, con le sue funzioni in ambito di politica dei trasporti e di funzioni di accesso, scompare come rete comunitaria per la</p>

mancaza dei mezzi necessari per assicurarne la corretta attuazione.

(3) Doppio livello: Livello 1: rete globale (schemi modali e sistemi di gestione del traffico come negli attuali orientamenti per la TEN-T) e "rete centrale" mantenuta nella forma attuale.

Benefici:

Livello 1: come all'opzione (1).

Livello 2: maggiori possibilità di conseguire concreti effetti generati dalla rete, e successivamente di sottolineare l'impegno degli Stati membri nei confronti del completamento della rete. Fornisce una base di riferimento per le politiche dei trasporti, le innovazioni future (uso efficiente dell'infrastruttura, co-modalità, logistica, nuove tecnologie, ecc.) e gli obiettivi di riduzione delle emissioni.

Globalmente: permette di concentrare gli strumenti comunitari (finanziari e di coordinamento) sul completamento della rete; migliora l'efficienza, la visibilità e la credibilità della politica. Stabilisce basi solide per i negoziati per il bilancio della Comunità per il periodo 2014-2020.

Inconvenienti

Livello 1: mancanza di mezzi per assicurare la piena attuazione entro le scadenze programmate, pur assicurando funzioni importanti per la politica dei trasporti e l'accesso alla rete.

Livello 2: inclusione di fattori "incerti" nella pianificazione della TEN-T che possono essere definiti solo mediante obiettivi e criteri invece che con progetti concreti.

Livello 2: "rete centrale" costituita da:

a) un "pilastro geografico" (definito in termini geografici concreti). Comprende una "rete prioritaria" (partendo dall'attuale strategia di progetti prioritari) che collega e amplia, ove necessario, i principali assi transnazionali, i grandi nodi come punti di connessione intermodale (porti, aeroporti, terminal merci, ecc.) e le grandi azioni europee nel settore dei sistemi di trasporto intelligenti;

b) un "pilastro teorico" che fornisce la base per l'identificazione dei progetti, dei corridoi e delle parti della rete nel corso del tempo; basato sulle esigenze di servizio a breve, medio e lungo termine; fortemente orientato verso le imprese. Questo pilastro è definito dalle sue caratteristiche teoriche, quali obiettivi e criteri, e forma la base per l'identificazione trasparente e oggettiva dei progetti (anche come base per possibili finanziamenti comunitari).



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 4.5.2010
COM(2010) 212 definitivo

DOCUMENTO DI LAVORO DELLA COMMISSIONE

**CONSULTAZIONE SULLA FUTURA POLITICA IN MATERIA DI RETE
TRANSEUROPEA DI TRASPORTO**

DOCUMENTO DI LAVORO DELLA COMMISSIONE

CONSULTAZIONE SULLA FUTURA POLITICA IN MATERIA DI RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO

1. INTRODUZIONE

Il riesame della politica in materia di rete transeuropea di trasporto (TEN-T) deve essere visto nel contesto della strategia “Europa 2020”¹ che richiede alla Commissione di “[...] presentare proposte volte a modernizzare e a “decarbonizzare” il settore dei trasporti contribuendo pertanto ad aumentare la competitività”. Quest’obiettivo può essere realizzato mediante un pacchetto di misure quali la rapida realizzazione di infrastrutture grid di mobilità elettrica, la gestione intelligente del traffico, una migliore logistica, l’ulteriore riduzione delle emissioni di CO₂ per i veicoli stradali, l’aviazione e il settore marittimo, compreso il varo di un’importante iniziativa europea per le automobili pulite e ad alta efficienza energetica² che contribuirà a promuovere le nuove tecnologie, tra cui le auto elettriche e ibride, combinando ricerca, definizione di standard comuni e sviluppo del necessario supporto infrastrutturale.

Il riesame della politica in materia di TEN-T è inoltre collegato alla preparazione del Libro bianco sulla futura politica dei trasporti, che definirà la politica comune dei trasporti (PCT) e gli aspetti generali della futura politica in materia di TEN-T.

È necessario modernizzare la politica in materia di TEN-T per consentire all’Unione europea di incanalare meglio le proprie risorse verso l’attuazione di progetti strategici con un alto valore aggiunto europeo al fine di eliminare le strozzature critiche, in particolare le sezioni transfrontaliere e i nodi intermodali (città, porti, piattaforme logistiche). La politica in materia di TEN-T dovrebbe favorire la nascita di un sistema di trasporti europeo integrato che permetta di affrontare meglio i problemi in campo ambientale e quelli legati ai cambiamenti climatici. Un siffatto sistema integrato potrà inoltre fornire soluzioni intermodali maggiormente funzionali alle esigenze di mobilità dei cittadini e delle imprese e sostenere la competitività industriale della UE.

Con il Libro verde sullo sviluppo futuro della rete transeuropea di trasporto (nel prosieguo TEN-T)³, pubblicato nel febbraio 2009, la Commissione ha avviato una revisione della politica in materia, la cui principale innovazione proposta è il concetto di un approccio di pianificazione basato su una struttura a doppio livello, nella quale il livello superiore è rappresentato dalla “rete centrale”. La grande maggioranza delle parti interessate, come pure delle istituzioni UE e degli organi consultivi, si è espressa in favore di questo approccio, preferendolo alle altre due opzioni di pianificazione proposte dalla Commissione, sulla scorta di una serie di argomentazioni tecniche, economiche, sociali o politiche.

¹ COM(2010) 2020.

² COM(2010) 186

³ COM(2009) 44.

La metodologia di pianificazione delle TEN-T largamente privilegiata potrebbe essere caratterizzata come segue: a una fitta rete ferroviaria, stradale, portuale, aeroportuale e di vie navigabili interne, la cosiddetta “rete globale”, come livello fondamentale delle TEN-T costituito in gran parte dalle corrispondenti reti nazionali, che verrà mantenuta, si sovrapporrà la “rete centrale”, espressione genuina di una pianificazione di prospettiva europea mirata a realizzare un miglioramento sistematico nell’uso delle risorse del sistema dei trasporti e una significativa riduzione complessiva delle emissioni di gas serra provocate da tale settore. La “rete centrale” dovrebbe includere assi e nodi di vitale importanza per i flussi di trasporto nel mercato interno e tra la UE, i paesi vicini e altre parti del mondo, e sostenere la coesione economica, sociale e territoriale dell’Unione europea, fornendo, per tutti i modi di trasporto e attraverso gli stessi, la base infrastrutturale necessaria per conseguire gli obiettivi della politica comune dei trasporti necessari per realizzare le strategie di “Europa 2020” e della decarbonizzazione. La “rete centrale” non va intesa come rete che si limita a coprire l’ambito geografico dell’Unione bensì come una parte della TEN-T su cui andranno concentrati i diversi strumenti, di tipo finanziario e no, per garantirne un efficace completamento.

Per analizzare in modo più approfondito una serie di aspetti di particolare rilevanza per lo sviluppo futuro della TEN-T, la Commissione ha costituito sei gruppi di esperti che hanno cominciato a operare tra il novembre 2009 e l’aprile 2010. La Commissione ritiene che sia giunto ora il momento di fare un ulteriore passo avanti nel riesame della politica in materia di TEN-T, avviando una seconda consultazione pubblica mirata ad affinare le opzioni politiche disponibili, quali emerse dai contributi apportati nel 2009 dalle istituzioni EU e da una nutrita serie di parti interessate che sono stati oggetto di ulteriore elaborazione da parte dei citati gruppi di esperti. Tale consultazione costituisce l’obiettivo del presente documento.

2. IL SEGUITO DEL LIBRO VERDE

Gli oltre 300 organismi che hanno partecipato alla consultazione pubblica, come pure le altre istituzioni della UE e gli organi consultivi che hanno pubblicato le rispettive posizioni, hanno espresso il proprio appoggio all’intenzione della Commissione di procedere a un’ampia revisione della politica e condividono la visione della Commissione sul quadro politico generale del riesame come pure le valutazioni e le proposte per la futura progettazione della TEN-T; i loro contributi hanno arricchito le riflessioni sull’attuazione della TEN-T.

Il documento di lavoro dei servizi della Commissione dal titolo “TEN-T Policy Review – Background Papers” (Riesame della politica in materia di TEN-T – Documenti preparatori)⁴ sintetizza i risultati della consultazione sul Libro verde, pubblicato nel febbraio 2009, e ne illustra le principali conclusioni.

Sono stati costituiti gruppi di esperti con la partecipazione di professionisti dei diversi settori interessati il cui compito principale era aiutare la Commissione a elaborare la metodologia per la pianificazione della futura TEN-T in vista dell’imminente revisione degli orientamenti per la TEN-T, rendere più efficaci gli strumenti finanziari e di altro tipo per l’attuazione della rete

⁴ La relazione è disponibile al seguente indirizzo internet:
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/doc/2009_09_22_summary_report.pdf

ed esaminare gli aspetti giuridici inerenti sia alla progettazione che all'attuazione. Ciascun gruppo ha elaborato una relazione finale e formulato raccomandazioni per la Commissione⁵.

Quattro dei sei gruppi hanno lavorato su aspetti relativi alla pianificazione della TEN-T: 1) l'elaborazione di una metodologia inerente alla parte geografica della rete; 2) l'integrazione delle politiche dei trasporti e della TEN-T; 3) i sistemi di trasporto intelligenti e le nuove tecnologie come parte integrante della futura TEN-T; 4) il collegamento della TEN-T con paesi terzi. I principali risultati sono presentati al punto 3 del presente documento di lavoro della Commissione. In questo quadro l'operato del gruppo n. 1 risponde in particolare all'invito del Consiglio⁶ a mettere a punto – come base per l'elaborazione di una proposta di revisione degli orientamenti per la TEN-T – una metodologia che tenga conto di criteri quali gli effetti sui flussi transnazionali di traffico, la coesione territoriale e lo sviluppo economico, la pianificazione territoriale, i cambiamenti climatici e ambientali e i collegamenti con i paesi vicini.

Il gruppo di esperti n. 5 si è occupato di finanziamenti e strumenti finanziari e alcune delle riflessioni sviluppate al suo interno sono state riprese al punto 4 del presente documento di lavoro della Commissione. La questione del finanziamento della TEN-T – a livello pubblico e privato, nazionale e dell'Unione – è ampia e complessa e, pertanto, verrà affrontata più nel dettaglio in una fase successiva. Il gruppo di esperti n. 6 ha affrontato le questioni legali e gli strumenti non finanziari per l'attuazione della TEN-T. Le conclusioni relative agli strumenti sono riportate al punto 4 e le raccomandazioni di tipo giuridico al punto 5.

3. LA METODOLOGIA DI PIANIFICAZIONE DELLA TEN-T

Poiché l'opzione proposta, che prevede un approccio di pianificazione basato su due livelli con una "rete centrale" come livello superiore, sembra presentare i maggiori vantaggi, la Commissione vorrebbe avviare una consultazione sugli elementi principali di una metodologia relativa a tale opzione⁷, con l'obiettivo di coinvolgere le istituzioni della UE, gli Stati membri e altre parti interessate e facilitare così l'elaborazione delle future proposte in materia di TEN-T, inclusa la mappatura della rete. Nel prosieguo viene analizzata in forma sintetica la metodologia per i due livelli – rete globale e rete centrale. Il testo integrale della relazione finale del gruppo di esperti n. 1 – e la relativa metodologia di pianificazione – è disponibile sul sito internet dedicato al riesame della politica in materia di TEN-T⁸.

Pianificazione della rete globale

⁵ La relazione è disponibile al seguente indirizzo internet:

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm

⁶ Libro verde - TEN-T: riesame della politica - Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti – Conclusioni del Consiglio del 15 giugno 2009, punto 6).

⁷ Le conclusioni dei gruppi di esperti come pure le analisi della Commissione attualmente in corso hanno confermato ulteriormente i benefici di questa opzione anche per quanto riguarda l'impatto sulle emissioni future di gas serra prodotte dal settore dei trasporti. La Commissione tuttavia, prima dell'adozione di una sua proposta di revisione degli orientamenti per la TEN-T, effettuerà una valutazione dell'impatto delle tre proposte inizialmente presentate.

⁸ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm

Come in passato, la futura rete globale dovrebbe garantire l'accessibilità della rete centrale e l'accesso alla stessa e contribuire alla coesione interna dell'Unione e a un'attuazione efficace del mercato interno, rispondendo a una serie di esigenze differenti:

- fungere da riferimento per la pianificazione territoriale;
- fornire un riferimento geografico per altre politiche;
- fungere da riferimento per le disposizioni delle pertinenti politiche e normative della UE in campo ambientale;
- costituire un obiettivo delle disposizioni tecnico-giuridiche sull'interoperabilità e la sicurezza;
- favorire l'adeguamento delle norme tecniche per conseguire un'efficace integrazione modale con l'obiettivo di realizzare la co-modalità da porta a porta.

La rete globale dovrebbe collegare tutte le regioni della UE in modo adeguato, essere multimodale e fornire le basi infrastrutturali per i servizi co-modalità passeggeri e merci. Poiché la rete globale costituirà il livello di base della TEN-T, essa dovrà coprire tutti gli elementi della futura rete centrale. La futura rete globale dovrà adottare la rete globale attuale come punto di partenza e:

- aggiornare la rete globale attuale per tenere conto dei progressi registrati nella sua attuazione e adeguarla, se necessario, per tenere conto dei cambiamenti intervenuti nella pianificazione nazionale;
- aggiungervi (selezionati e ben definiti) collegamenti e nodi mancanti, soprattutto negli Stati membri che hanno aderito alla UE nel 2004, laddove ciò sia necessario per garantire una pianificazione di rete omogenea e l'interconnessione delle reti nazionali, contribuendo in modo significativo al conseguimento degli obiettivi della TEN-T;
- eliminare i punti morti e i collegamenti isolati nell'attuale rete globale, qualora non siano giustificati da particolarità geografiche.

Prerequisito per qualsiasi elemento della rete globale è la conformità con la pertinente legislazione dell'Unione nel settore dei trasporti e in altri settori, tra cui le specifiche sulla interoperabilità ferroviaria, la sicurezza nelle gallerie, ecc.

Sulla base dei criteri e delle condizioni sopraelencati gli elementi per la pianificazione della rete globale saranno discussi con gli Stati membri il cui territorio è interessato dalla rete. In tale sede saranno discusse a livello bilaterale e multilaterale le opzioni di pianificazione.

Pianificazione della rete centrale

La rete centrale sarà costituita da nodi e collegamenti di altissima importanza strategica ed economica all'interno della UE. Essa coprirà tutti i modi di trasporto, inclusi i sistemi di trasporto intelligenti, e fornirà in modo sufficientemente flessibile ulteriori elementi infrastrutturali essenziali per il conseguimento dei diversi obiettivi strategici nel settore dei trasporti e in altri settori. E, non da ultimo, costituirà un importante collegamento tra est e ovest, tra nuovi e vecchi Stati membri.

La futura TEN-T dovrebbe essere collegata – in modo maggiormente strategico – con le infrastrutture fondamentali di paesi terzi. A tal fine sarà necessario intervenire a tre livelli:

- integrando le reti dei paesi candidati nella TEN-T, sulla base dei risultati dei negoziati bilaterali e preparando il terreno per la nuova metodologia di pianificazione;
- realizzando il collegamento tra la TEN-T e le reti di paesi terzi, in particolare quelli della politica europea di vicinato con i quali la UE è impegnata in un dialogo costante in materia di infrastrutture che prevede anche l'individuazione di progetti prioritari lungo gli assi principali e la creazione di una rete quale la futura rete transmediterranea;
- coordinando in modo adeguato uno sviluppo delle infrastrutture che non si limiti alle semplici connessioni alle frontiere comuni degli Stati.

Pianificare una rete centrale non significa avviare un nuovo programma infrastrutturale di immensa portata. Si tratta invece di garantire la continuità dei progetti in corso, perseguendo con la dovuta attenzione l'eliminazione delle strozzature, basandosi principalmente sull'infrastruttura esistente, per fare sì che la rete centrale diventi la base di un sistema di trasporti efficiente, meno dipendente dal carbonio e sicuro.

Nel definire la configurazione della rete sulla base di un approccio geografico si dovrà tenere conto di una serie di criteri, quali l'integrazione territoriale e gli effetti sulla coesione, le esigenze del mercato interno, i flussi commerciali esterni e mondiali, il traffico passeggeri e merci e le esigenze dei clienti, l'interconnettività e la multimodalità della rete e gli aspetti inerenti all'ambiente e ai cambiamenti climatici.

Ne consegue che i principi generali per definire la TEN-T a tutti i livelli strategici, compreso quello della rete globale, comprendono:

- la multimodalità, compresi i collegamenti intermodali e le strutture per il trasporto modale e/o combinato;
- l'interconnettività e l'ottimizzazione della rete;
- l'interoperabilità e una maggiore efficienza di tutti i modi di trasporto;
- la sostenibilità, grazie alla riduzione delle emissioni di gas serra ("decarbonizzazione") per minimizzare l'impatto sui cambiamenti climatici e l'inquinamento e al rispetto della pertinente legislazione UE in materia di ambiente, della convenzione di Espoo e, in particolare, delle seguenti direttive: valutazione ambientale strategica (VAS), valutazione d'impatto ambientale (VIA), habitat e uccelli, acque e alluvioni;
- l'attenzione alla tutela della biodiversità, e in particolare della rete Natura 2000, in relazione alle infrastrutture di trasporto;
- la qualità del servizio per gli utenti dei servizi merci e passeggeri;
- la sicurezza dell'infrastruttura di trasporto;
- l'applicazione di tecnologie avanzate e sistemi di trasporto intelligenti (STI), e

- la riduzione al minimo dei costi operativi, di investimento e di manutenzione, conseguendo tuttavia in modo equilibrato i pertinenti obiettivi e criteri strategici illustrati di seguito.

Le dimensioni e la dotazione degli elementi della rete saranno determinate dalla domanda di traffico passeggeri e merci e dalle esigenze degli clienti, dalla necessità di eliminare le strozzature che ostacolano i flussi di traffico di lunga distanza e internazionali (incluse le strozzature ambientali), dall'obiettivo di ridurre i tempi di spostamento e migliorare l'affidabilità, dal contributo agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici e alla soluzione di problemi di tipo ambientale, quali l'eliminazione o la riduzione dell'inquinamento atmosferico, idrico e acustico e dalla prevenzione, riduzione o compensazione di tutti gli impatti significativi sull'ambiente, in particolare sugli obiettivi di conservazione e sull'integrità dei siti di Natura 2000.

La pianificazione della rete centrale comporta una sequenza di quattro fasi principali:

- (1) l'individuazione dei nodi principali che configurano l'ossatura generale della rete;
- (2) il collegamento dei nodi principali e la selezione dei nodi intermedi da inserire nella rete;
- (3) la definizione dei parametri tecnici da applicare sulla base delle esigenze funzionali e di capacità;
- (4) l'inclusione di infrastrutture "pesanti" o "leggere" complementari o ausiliari per rispettare i requisiti di operatori e utenti, in linea con gli obiettivi strategici specifici, e migliorare l'efficienza e la sostenibilità.

Di seguito sono indicati i nodi principali che determineranno la configurazione di base della rete:

- i nodi più grandi o importanti quali le capitali degli Stati membri, altre città o agglomerati di importanza sovranazionale in campo amministrativo, economico, sociale, culturale e dei trasporti;
- porti gateway (di ingresso), porti e aeroporti che costituiscono hub intercontinentali e che collegano la UE con il resto del mondo e i più importanti porti delle acque interne e terminali merci.

Città, aeroporti, terminali merci, ecc. di dimensioni o di importanza minori costituiranno i nodi intermedi che, una volta integrati nella rete, ne definiranno in dettaglio le rotte. I nodi urbani svolgono una complessa serie di funzioni nel sistema di trasporto interconnettendo:

- i collegamenti della rete, compresi quelli della rete globale;
- i pertinenti modi di trasporto (transfer intermodali);
- il trasporto di lunga distanza e/o internazionale, il trasporto regionale e locale.

I collegamenti congiungono i nodi principali, in genere i nodi principali "confinanti", aggiungendoli in modo cumulativo a catene o corridoi poligonali, tenendo conto dei (potenziali) flussi di traffico di lunga distanza o internazionali.

Per migliorare l'efficienza globale della rete, i collegamenti dovrebbero svilupparsi il più possibile su percorsi diretti. È necessario, tuttavia, trovare un equilibrio tra questo aspetto e la fattibilità per fare in modo che i collegamenti soddisfino le esigenze di traffico, siano economicamente redditizi e tengano conto degli aspetti ambientali. Nella pratica saranno necessarie alcune "deviazioni":

- per includere i nodi intermedi quando i benefici che ne derivano siano superiori agli svantaggi;
- per appoggiarsi, nella misura del possibile, all'infrastruttura esistente o in corso di realizzazione;
- per consentire l'aggregazione dei flussi di traffico e migliorare l'efficienza e la sostenibilità (se il traffico sui pertinenti assi lo giustifica e se non si creano strozzature a causa della sovrapposizione con altri assi);
- per consentire, se del caso, la separazione dei flussi di traffico merci e passeggeri, e
- per aggirare ostacoli naturali inevitabili, aree urbane e zone vulnerabili e particolarmente sensibili sul piano ambientale.

Qualora l'efficacia di un asse dal punto di vista del traffico e/o la coesione siano negativamente condizionate dalle deviazioni esistenti si possono individuare i collegamenti mancanti.

I parametri tecnici dipendono dalle funzioni previste, dai volumi di traffico e da aspetti operativi quali il livello richiesto del servizio e l'obiettivo di creare condizioni omogenee lungo un asse.

Per garantire la massima continuità, gli attuali progetti prioritari, che rappresentano sforzi comuni e riflettono un'esperienza di lungo termine, costituiranno una parte fondamentale della rete centrale con gli eventuali adeguamenti necessari.

La pianificazione della rete in base alla presente metodologia sarà affiancata da un processo di ottimizzazione e valutazione dell'impatto. Per evitare la monetizzazione di effetti non monetizzabili quali la coesione, per riequilibrare obiettivi tra loro conflittuali si prevede, seguendo le raccomandazioni del gruppo di esperti n. 1, di effettuare analisi basate su una pluralità di criteri, la cui ponderazione resta da definire.

Misure innovative in materia di infrastrutture

La rete centrale dovrebbe dare priorità alle misure relative all'infrastruttura di trasporto, emanazione degli obiettivi strategici della UE legati, ad esempio, alle politiche nei settori dei trasporti, dell'energia, del clima, dell'ambiente o dell'innovazione nell'ambito della strategia "Europa 2020".

Per quanto possibile le misure in parola dovrebbero essere identificate – sulla base di una serie di criteri e norme specifici – all'inizio del processo di pianificazione della TEN-T rivista per garantirne una sufficiente adeguatezza con gli obiettivi strategici concordati. Una sufficiente flessibilità sarà necessaria per lasciare spazio nel corso del tempo all'elaborazione

di nuovi criteri che tengano conto degli sviluppi strategici. I nuovi orientamenti sulla TEN-T potrebbero definire il processo o la procedura per individuare detti criteri o norme e adeguarli all'evoluzione delle esigenze (ad esempio mediante la delega di poteri o disposizioni attuative). I criteri in parola dovrebbero essere basati su obiettivi di efficienza e qualità per tutti i modi di trasporto e la loro integrazione intermodale.

I sistemi di trasporto intelligenti, l'innovazione e le nuove tecnologie rappresentano una parte importante della rete centrale. I sistemi intelligenti di trasporto dovrebbero rendere ancora più efficiente l'uso dell'infrastruttura e sono la chiave per una autentica integrazione della rete. Essi possono inoltre contribuire all'efficienza ambientale e energetica, alla sicurezza come pure alla mobilità di merci e passeggeri, oltre che favorire l'interconnessione tra corridoi TEN-T e reti urbane di trasporto.

Nell'ambito della futura TEN-T si ritiene che saranno necessarie infrastrutture e apparecchiature a supporto dei seguenti servizi STI: servizi di informazione sulla viabilità e sul traffico; misure relative alla gestione del traffico e all'efficienza; applicazioni necessarie per l'interconnessione dei nodi e il collegamento con i sistemi di trasporto pubblico e con i servizi di trasporto merci e servizi correlati. In questo contesto devono essere rispettati gli obiettivi dell'Unione in materia di tutela della vita privata e sicurezza dei dati. A tal fine i requisiti in materia di tutela della vita privata e sicurezza dovrebbero essere inseriti in norme, migliori pratiche, specifiche tecniche e sistemi.

Non da ultimo la TEN-T, in linea con gli obiettivi della strategia per il 2020, dovrebbe tenere conto dell'innovazione tecnologica e delle conoscenze per poter integrare le nuove generazioni di veicoli e favorire i miglioramenti infrastrutturali in particolare per quanto riguarda la fornitura di energia per i trasporti. Il settore del trasporto su strada può utilizzare alternative ai carburanti liquidi ma necessita di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici. Nel settore del trasporto marittimo il gas naturale liquefatto (GNL) presenta notevoli vantaggi rispetto al gasolio marino ma per un suo utilizzo generalizzato sono necessarie strutture di rifornimento. L'uso di combustibili alternativi puliti dovrebbe essere promosso come parte integrante della futura TEN-T. Le soluzioni tecnologiche esistono già ma sono necessari interventi significativi per renderne l'uso più efficiente ed economicamente più conveniente.

I principi e i criteri per la progettazione della rete centrale, quali delineati in precedenza, sono adeguati e praticabili? Quali sono i loro punti di forza e di debolezza e quali altri elementi potrebbero essere presi in considerazione?

In che misura i provvedimenti complementari in materia di infrastrutture contribuiscono al conseguimento degli obiettivi di un sistema dei trasporti orientato al futuro? Esistono modi per potenziarne il contributo?

Quale ruolo specifico potrebbe svolgere in generale la pianificazione della TEN-T per incrementare il contributo del settore dei trasporti agli obiettivi strategici di "Europa 2020"?

4. L'ATTUAZIONE DELLA TEN-T

Per garantire la massima efficienza della politica in materia di TEN-T, deve essere garantita la coerenza tra la portata della pianificazione della rete e i mezzi e gli strumenti per la sua attuazione esistenti a livello sia nazionale che dell'Unione.

4.1. Valutazione, fissazione delle priorità e strumenti non finanziari

Una volta definita l'architettura TEN-T a seguito del processo di pianificazione, è necessario procedere a una valutazione dei progetti infrastrutturali e a una definizione delle priorità (sulla scorta degli obiettivi elaborati al punto 3) per garantire un maggiore impatto ed effetto leva dei finanziamenti per la TEN-T. Pertanto, se da un lato continuerà la selezione di progetti mediante inviti a presentare proposte per risolvere il problema dei collegamenti mancanti e delle strozzature nella TEN-T, la pianificazione della rete dovrà individuare, dall'altro, progetti TEN-T di elevato valore aggiunto europeo per la rete centrale TEN-T. A tal fine l'intera rete centrale dovrà essere sottoposta a valutazione sulla base di dati coerenti e affidabili e di metodologie concordate.

Per consentire l'attuazione dei progetti con il più elevato valore aggiunto europeo sarà di fondamentale importanza definire le modalità di individuazione degli stessi e realizzarli in modo coordinato.

La Commissione potrebbe prendere in considerazione la possibilità di estendere il mandato dei coordinatori europei al di là dei grandi progetti transfrontalieri per includervi anche i "pacchetti" di infrastrutture minori e le misure operative all'interno dei singoli corridoi.

Per migliorare l'efficacia di pianificazione, finanziamento e attuazione dei progetti TEN-T, gli orientamenti futuri potrebbero contenere disposizioni per invitare gli Stati membri interessati a concludere gli accordi necessari.

4.2. Finanziamento

Nell'ambito delle attuali prospettive finanziarie (2007-2013) i progetti TEN-T sono finanziati precipuamente tramite i bilanci degli Stati membri (196 miliardi di euro) con il sostegno di strumenti della UE: il programma TEN-T ha una dotazione di 8 miliardi di euro, mentre il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e il Fondo di coesione mettono a disposizione 43 miliardi di euro, ovvero circa l'11% dell'intero bilancio della politica di coesione. Anche la BEI fornisce un sostegno notevole (65 miliardi di euro) mediante prestiti e una varietà di strumenti finanziari attinenti alla politica dei trasporti. Infine, nel corso degli ultimi anni si è registrato un aumento dei partenariati pubblico-privato (PPP) in tutta la UE, che tuttavia permangono un'eccezione nel caso dei progetti ferroviari di lunga distanza.

A seguito di una relazione della Corte dei conti del 2005 sono stati fatti notevoli passi in avanti nel controllo dell'applicazione degli orientamenti per la TEN-T del 2004. Le decisioni pluriennali hanno reso possibile una partecipazione più di lungo termine della UE (con le relative garanzie), determinando inoltre un sostanziale aumento dei finanziamenti UE per le sezioni transfrontaliere e quelle penalizzate da strozzature (oltre il 60% del programma pluriennale 2007-2013). Inoltre la creazione dell'agenzia esecutiva per la TEN-T e la designazione dei coordinatori europei hanno permesso di migliorare considerevolmente l'attuazione dei progetti TEN-T.

Uno degli aspetti centrali della revisione degli orientamenti TEN-T e del quadro finanziario pluriennale successivo al 2013 riguarda le modalità per utilizzare al meglio i finanziamenti UE nel perseguire gli obiettivi fissati negli orientamenti. Nella sua proposta per la strategia "Europa 2020" la Commissione ha annunciato di voler operare per "mobilitare gli strumenti finanziari dell'UE (sviluppo rurale, fondi strutturali, programma quadro di R&S, RTE, BEI, ecc.) nell'ambito di una strategia di finanziamento coerente, che metta insieme i fondi

pubblici e privati dell'UE e nazionali". Di fatto un aumento degli investimenti nell'infrastruttura pubblica può sostenere potenzialmente la ripresa economica in quanto ha un positivo effetto moltiplicatore nel breve termine e può migliorare la competitività di un paese nel lungo termine. Gli investimenti nelle infrastrutture, inoltre, creano posti di lavoro, aiutando così a limitare l'impatto negativo della recessione sull'occupazione, anche se possono determinare un deterioramento delle finanze pubbliche. La Commissione ritiene pertanto che gli accordi finanziari a livello dell'UE debbano essere incorporati in una chiara strategia di finanziamento dell'Unione europea che permetterà di coordinare meglio le fonti disponibili di finanziamento e aumentarne il valore aggiunto nell'attuazione degli obiettivi dell'UE. L'obiettivo di una tale strategia di finanziamento sarebbe quello di aumentare l'effetto leva dei finanziamenti della UE, esercitando un'influenza decisiva sulla scelta dei progetti e concentrando ulteriormente le risorse UE disponibili. Altro elemento chiave di tale strategia di finanziamento sarà la coerenza delle priorità di finanziamento a livello UE e nazionale in piena conformità con gli orientamenti.

Per conseguire questi obiettivi senza pregiudicare la prossima revisione del bilancio UE, sarebbe opportuno valutare la definizione di un quadro di finanziamento integrato a livello europeo per coordinare gli strumenti europei nel settore dei trasporti, quali il programma TEN-T e i finanziamenti relativi a tale programma dei Fondi di coesione e strutturale. Il quadro di finanziamento non dovrebbe necessariamente limitarsi ai soli investimenti nell'infrastruttura di supporto ma potrebbe contribuire a integrare altre componenti della politica dei trasporti (Marco Polo, SESAR, applicazioni tecnologiche, corridoi verdi, collegamenti con i paesi vicini, ricerca e sviluppo nel campo dei trasporti) per favorire la creazione di sistemi integrati di trasporto.

Il quadro europeo di finanziamento dovrebbe inoltre fornire un orientamento per gli investimenti nazionali sulla base delle priorità della UE stabilite dal quadro di programmazione per la TEN-T e potrebbe comprendere in questo modo altre fonti di finanziamento quali le entrate prodotte dalle attività di trasporto.

Un quadro europeo di finanziamento di questo tipo richiederebbe l'elaborazione di criteri equi, trasparenti ed efficienti per identificare i progetti da finanziare sulla base del loro valore aggiunto europeo.

Il contributo del quadro europeo di finanziamento dovrebbe essere adeguatamente coordinato con i progetti finanziati dalla BEI nel campo dei trasporti per garantire il massimo effetto leva dei finanziamenti europei come pure per beneficiare delle competenze della BEI e delle sinergie tra le due istituzioni. Si potrebbe inoltre fare ricorso alle competenze della BEI in una prima fase per l'analisi e la valutazione dei progetti in cooperazione con la Commissione e l'agenzia esecutiva per la TEN-T. Ciò potrebbe fornire gli stimoli necessari per mobilitare meglio le fonti private di finanziamento grazie a un uso più agevole dei partenariati pubblico-privato.

In che modo è possibile coordinare e/o combinare meglio le differenti fonti della spesa UE per accelerare la realizzazione dei progetti e degli obiettivi strategici nel campo della TEN-T?

Come può una strategia europea di finanziamento coordinare e/o combinare le differenti fonti di finanziamento UE e nazionali e pubbliche e private?

La creazione di un quadro europeo di finanziamento potrebbe costituire una risposta adeguata alle lacune di attuazione dei progetti e degli obiettivi strategici nel campo della TEN-T?

5. IL QUADRO GIURIDICO E ISTITUZIONALE DEL RIESAME DELLA POLITICA IN MATERIA DI TEN-T

Sulla base delle raccomandazioni del gruppo di esperti che ha esaminato gli aspetti legali la Commissione, in vista della revisione degli orientamenti per la TEN-T, approfondirà la metodologia di seguito illustrata:

- la combinazione degli orientamenti per la TEN-T e il “regolamento finanziario” TEN, la cui base giuridica è l’articolo 171 del TFUE, per rafforzare il legame tra le priorità strategiche della TEN-T e le risorse finanziarie e per semplificare il quadro normativo;
- un nuovo regolamento come atto legislativo comune per gli orientamenti e l’erogazione degli aiuti finanziari della UE;
- la possibile integrazione della base giuridica di cui all’articolo 172 del TFUE con gli articoli 91 e 100 del TFUE che disciplinano la politica comune dei trasporti, che sarà precisata in funzione del contenuto definitivo della bozza di proposta per gli orientamenti TEN-T;
- una definizione precisa nel nuovo regolamento di obiettivi, contenuto, campo di applicazione e durata dei poteri delegati alla Commissione ai sensi dell’articolo 290 del TFUE per integrare e modificare elementi non essenziali del regolamento e consentire così una risposta più agevole (in linea con l’obiettivo della “flessibilità”) agli sviluppi che dovessero intervenire nel corso del tempo;
- una definizione più chiara delle responsabilità degli Stati membri che svolgono un ruolo vitale nell’attuazione dei progetti TEN-T nelle differenti fasi dei progetti stessi (pianificazione, finanziamento, attuazione, riesame).

In che modo la politica in materia di TEN-T può beneficiare dei nuovi strumenti e disposizioni giuridici sopradelineati?

Osservazioni

La Commissione invita gli interessati a formulare osservazioni e suggerimenti sulle idee e gli interrogativi espressi nel presente documento e nei due documenti ad esso correlati: il documento di lavoro dei servizi della Commissione dal titolo “TEN-T Policy Review – Background Papers” (Riesame della politica in materia di TEN-T – Documenti preparatori) e le relazioni dei gruppi di esperti sulla politica in materia di TEN-T disponibile sul sito dedicato all’indirizzo:

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm

Osservazioni devono essere trasmesse al seguente indirizzo e-mail: MOVE-TEN-T-Policy-Revision@ec.europa.eu entro il 15 settembre 2010.

I contributi pervenuti saranno pubblicati su Internet salvo opposizione dell’autore, motivata dal fatto che la pubblicazione dei dati personali lederebbe i suoi legittimi interessi. In tal caso il contributo potrebbe essere pubblicato in forma anonima. Si incoraggiano le organizzazioni professionali che desiderano partecipare alla presente consultazione a iscriversi, ove non lo avessero già fatto, al registro dei rappresentanti d’interessi presso la Commissione (<http://ec.europa.eu/transparency/regrin>). Il registro è stato creato nell’ambito dell’iniziativa

europea per la trasparenza per fornire alla Commissione e all'opinione pubblica informazioni sugli obiettivi, i finanziamenti e le strutture dei rappresentanti d'interessi.

La Commissione, i ministri UE dei trasporti, i parlamentari europei e le parti interessate discuteranno degli aspetti sollevati nel presente riesame della politica in materia di TEN-T nel corso delle giornate TEN-T 2010 che saranno organizzate a Saragozza l'8 e 9 giugno 2010 dalla Commissione europea e dalla presidenza spagnola. Programma, interventi e relazioni sono disponibili sul sito:

http://ec.europa.eu/transport/publications.doc/2009_future_of_transport_en.pdf.



EUROPEAN COMMISSION

Brussels, 11.5.2010
SEC(2010) 613 final

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT

TEN-T Policy Review – background papers

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT

TEN-T Policy Review – background papers

With its Green Paper on the future development of the trans-European transport network, published on 4th February 2009, the Commission had launched a review of the TEN-T policy. The main innovation put forward in the Green Paper was the concept of a “core network” as part of a dual layer planning approach. This approach was broadly supported by the stakeholders, as well as the EU institutions and consultative bodies. Their views were justified with a range of technical, economical, environmental, social or political arguments.

The purpose of this Staff Working Document is firstly to reflect the messages of stakeholders and EU institutions on the future development of the TEN-T policy.

Secondly, the Staff Working Document includes an ex post evaluation of the TEN-T policy since the adoption of the first TEN-T Guidelines in 1996, which supports this policy review and aims at providing background information. It accompanies the Commission Working document “Consultation on the future trans-European transport network policy” (COM(2010)212/7).

The document consists of two main parts - A and B, where Part A is intended to reflect a main results of the Public Consultations on TEN-T Policy Review, which took place on 4th February – 30th April 2009 and Part B intended to be a ex-post evaluation of the TEN-T policy.

PART A: RESULTS OF THE PUBLIC CONSULTATIONS ON TEN-T POLICY REVIEW

By organising an open consultation on the Green Paper on the future development of the trans-European transport network¹, published on 4th February 2009, the European Commission sought the opinion of organisations involved in the TEN-T programme on a review of the current TEN-T Policy. The public consultation elicited much interest from a broad range of organisations, public authorities and citizens from EU Member States and outside the EU. Altogether, the European Commission received around 300 contributions. The contributions respond to all or part of the 13 questions asked in the Green Paper, but several go beyond the questions and cover a broader range of issues. The Commission is very grateful for such active participation, which testifies to the great importance of further developing the Community’s transport infrastructure policy for Member States, regions, infrastructure managers, transport operators, users, NGOs and so on.

The PART A of the Staff Working Document “TEN-T Policy Review – background papers” is intended to be a reflection of what has been received in the form of responses to questionnaires and letters.

The positions expressed by the EU institutions on the Green Paper are mainly in conformity with the stakeholders positions.

¹ COM (2009) 44 final

1. THE GREEN PAPER: KEY MESSAGES FROM THE CONSULTATION²

Over 300 stakeholders broadly support Commission ideas

In the public consultation on the Green Paper, more than 300 stakeholders expressed their views. Most of them advocated the idea of an integral policy review. While appreciating the progress and major achievements of 15 years of TEN-T policy development, and at the same time aware of difficulties in policy conception and implementation, they broadly supported the Commission's main directions for the future policy development:

- meeting new political challenges such as globalisation, climate change, technological innovation and social developments;
- a critical review of the TEN-T planning concept with a view to strengthening its Union dimension;
- ensuring a strong link between TEN-T and transport policy so as to facilitate efficient, safe, high-quality services across the transport modes;
- strengthening the instruments to support completion of the network within the agreed timescale.

Other EU institutions support further TEN-T development

Other EU institutions and the consultative bodies expressed positions on the Green Paper³. All agreed on the role played by the TEN-T in the achievement of various Community policy objectives and the need to ensure its further development consistent with the broader political, economical and societal framework.

The **key messages**, from the consultation can be summarised as follows:

General policy framework

Low carbon transport

Future TEN-T policy must be oriented toward reducing the climate impacts of transport and contribute effectively to realising low carbon transport services as well as being designed to cope with changing climatic conditions. The integrated TEN-T for the next decades must be able to accommodate the most advanced vehicle and energy technologies and to encourage low-carbon operational concepts. Efficient co-modal transport services for freight and passengers must be supported through relevant infrastructure measures. TEN-T infrastructures may be able to contribute to reducing transport's climate impacts through appropriate infrastructure and modal choices as well as infrastructure design features.

² More details on the results of the consultation can be found at http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm

³ European Parliament resolution of 22 April 2009 on the Green Paper on the Future TEN-T policy (2008/2218(INI); Council Conclusions on the Commission Green Paper: TEN-T policy review "Towards a better integrated trans-European transport network at the service of the common transport policy" – 10971/09; Opinion of the European Economic and Social Committee on the Commission Green Paper: TEN-T policy review "Towards a better integrated trans-European transport network at the service of the common transport policy" (2009/C 318/20); Opinion of the Committee of the Regions - COTER-IV-025

Territorial cohesion

A greener, more competitive and better connected economy for the EU of 27 Member States depends critically on the availability of an efficient TEN-T network spanning the Union. Alongside continuing efforts to connect national networks and accelerate the implementation of current TEN-T priorities, social, economic and territorial cohesion also needs to be further stimulated. Regional, ultra-peripheral and local communities would like to see their position strengthened.

A planning tool, not just a funding instrument

TEN-T policy needs to become more than simply a basis for EU funding decisions. This means that network planning should be based on clearly defined strategic policy objectives and generate effective added value at European level, additional to benefits at national level. It should also be realistic in terms of available resources.

Planning structure and integration of transport and TEN-T policy

A clear methodology is needed

Independently of the final choice of a TEN-T planning option, there is a need for a transparent and comprehensive planning methodology, to be applied coherently throughout the EU. While taking account of regional and economic disparities where necessary, such a methodology needs to pay particular attention to better modal integration (both physical and "intelligent"); nodes and terminals as well as their connections; a reinforced link between TEN-T and common transport policies with a strong "service/user needs drive" for infrastructure development; efficiency, safety and security as important planning parameters; standardisation and benchmarking;

Planning Option 3 preferred

In its Green Paper, the Commission had proposed three planning options. Respondents saw the following advantages and disadvantages of these options:

Option 1 - the structure currently in place (dual layer: comprehensive network and priority projects) - was seen by a minority of respondents as preferable because it permitted a strong concentration of Community funding on the current priority projects. Expanding priorities, coupled with a risk of ongoing budget scarcity, could in those respondents' view, jeopardize the accelerated completion of the current priority projects.

The few proponents of the proposed Option 2 (single layer: priority projects, possibly linked up in a priority network) welcomed in particular the potential for broadening strategic network priorities, for example by seeking a better modal balance and covering major nodes. They also saw benefits in the channelling of Community funds into a limited range of priorities – especially through the elimination of the comprehensive network. A possible shift from disconnected priority projects towards a priority network was seen as an opportunity, enhancing the "natural link" with major traffic flows and strengthening cohesion objectives. Opponents of this option saw the removal of the comprehensive network as a major shortcoming.

Option 3 (dual layer: comprehensive network and "core network") was favoured by about 85 percent of the respondents, some of whom accompanied their opinion by recommendations for adjustment or ideas on the planning methodology. Overall, the main strengths of this option were seen in the synergies resulting from the combination of comprehensive and core networks. The former was seen as constituting in particular the reference basis for various current and future Community legislation, opening the door for broad innovation, further

promoting cohesion and providing access; the latter as representing the part of the network of the highest strategic importance. The core network, to be established through a stronger "European planning dimension", should bring together all modes, link up key nodes and constitute the integrated infrastructure basis for the implementation of European transport policy objectives. It should incorporate the existing priority projects insofar as they were compliant with the newly developed methodology. At the same time, it should include provision for more flexibility to respond to evolving needs and developments (whether technological, legal or policy-oriented). Furthermore, this approach was seen as enabling a forward-looking link between TEN-T policy, on the one hand, and common transport and other policy areas on the other.

A number of the perceived shortcomings of the current TEN-T policy approach were seen as only soluble through this approach. Only the core network, combining and integrating all transport modes and state-of-the-art intelligent transport systems, would be in a position to address the future problems of the Union's transport and infrastructure policy in a sustainable way.

Connecting neighbours and third countries

The future TEN-T should be linked – in a more strategic way – with key infrastructure in third countries. This should imply action at three levels:

- the integration of networks of acceding countries into the TEN-T, taking on the current acquis of bilateral negotiations and preparing for the new planning methodology;
- the connection between the TEN-T and networks in third countries, in particular countries in the European Neighbourhood with whom the EU is engaged in a regular infrastructure dialogue covering also the identification of priority projects along the main axes, and
- an appropriate coordination of infrastructure development going beyond merely connections at common State borders.

TEN-T management and implementation

Maintain continuity

Firm solutions to implementation problems – with regard to both a more effective use of available instruments and the development of innovative solutions - should remain very high on the future TEN-T agenda. The completion of previously decided projects needs to be pushed.

But ensure greater commitment and effectiveness by all involved

A harmonised cost-benefit analysis, and recourse to an assessment of European added value, would enhance the objectivity of Community funding for TEN-T projects; a stronger link with the specific financial need of the project at stake would make funding more effective; a combination of funding from all sources – national and Community sources – would make it as target-oriented as possible. Member States should step up with their commitments to completing TEN-T projects under their respective responsibility on time. Some respondents proposed the introduction of sanctions for non-compliance with commitments resulting from the TEN-T Guidelines.

Besides funding, coordination activities at EU level, which have been beneficial over the last few years, should be expanded. In this respect, respondents proposed the creation of a European entity for TEN-T monitoring (parameters like traffic flows, interoperability, capacity shortages, safety and security standards), as well as the wider use of European Coordinators.

2. CATEGORIES OF RESPONDENTS

The European Commission received 300 replies to the open consultation, 248 of which were received in the form of letters, and the remaining 52 in the form of questionnaires. For the purpose of analysis, the answers received in the form of letters have been grouped as follows:

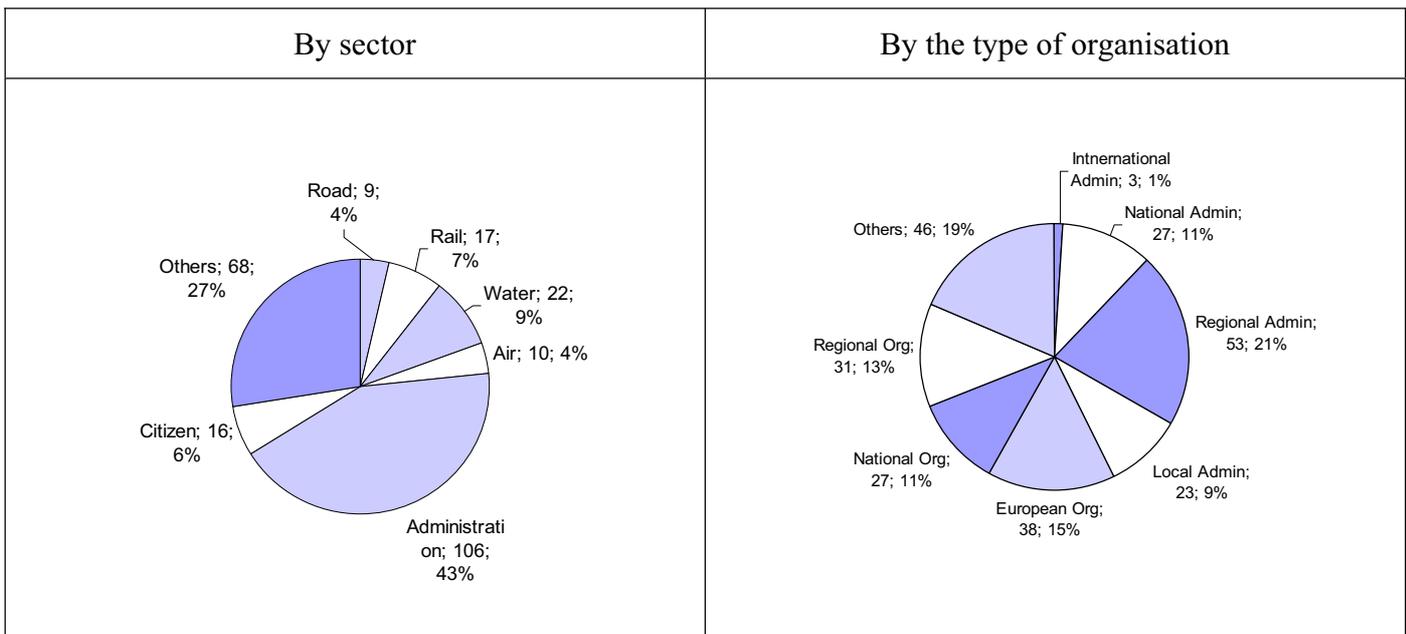
a) By sector (see graphic, page 7)

<i>Category</i>	<i>Replies</i>	<i>Description</i>
Public administrations	106	National governments, regional, local administrations and any other public authorities.
Organisations related to rail transport	17	Railway authorities, rail associations and rail service providers.
Organisations related to road transport	9	Road associations, automotive undertakings.
Organisations related to waterborne transport	22	Ship owners, port authorities, both inland waterways and maritime transport.
Organisations related to air transport	10	Airlines, airports, air transport associations.
Citizens	16	Individuals.
Others	68	Labour organisations, environmental and special-interest organisations and all other organisations.

b) By type of organisation (see graphic, page 7)

<i>Category</i>	<i>Replies</i>	<i>Description</i>
International administration	3	At European level and worldwide

National administration	27	Member State ministries, agencies
Regional administration	53	Regional ministries, agencies
Local administration	23	Municipalities, agglomerations
European Organisations and Associations	38	At EU- level
National Organisations and Associations	27	At national level
Regional Organisations and Associations	31	At regional level
Others	46	Private companies, local special-interest organisations, organisations advocating specific corridors, international organisations



3. ANALYSIS OF THE RESPONSES

The questionnaire on the TEN-T policy review contained thirteen questions.

Question 1: Should the Commission's assessment of TEN-T development to date cover any other factors?

A number of special-interest groups used this question to put forward their views on specific corridors and projects, which according to them, should have been mentioned in the Green Paper. One respondent suggested creating coefficients (benchmark indicators) on construction progress in order to push for completion of lagging parts of current TEN-T projects. Another called for a meaningful performance benchmarking standard and public, independently verified figures on rates of return, levels of congestion, average journey times, turnaround times in ports etc. This would bring transparency to the process of project evaluation. Priority should then be given to bottlenecks at lagging parts of the infrastructure. These are often small missing links with huge repercussions for the network. Some contributors wanted the Commission to mention specifically that, in the interests of continuity, projects and plans undertaken to date should not be abandoned.

To exert pressure upon Member States, some contributors wanted penalty mechanisms to form part of the TEN-T policy review; Member States would otherwise have no incentives to mobilise themselves at political and project management level. One respondent would welcome a report on project development. Another commented that more attention should be paid to administrative bottlenecks, mentioning the example of the EU and Russia, where delays and costs are not only caused by inadequate infrastructure but by an organisational mismatch.

A number of respondents highlighted the lack of emphasis on the external dimension of the TEN-T network. One member state proposed that the Commission take account of future accession of the Western Balkans and appoint a facilitator on this issue. Some respondents felt that the long-term integration of new Member States was not specified and that links to Eastern Europe, Asia and Mediterranean were missing. One contributor felt that the needs of ultra-peripheral regions were not sufficiently addressed in the paper.

Some respondents cited the lack of a specific definition of city growth and increased urban transport and the so-called 'last-mile'. A suggestion was made to address demographic change and the growing role of metropolitan areas in the policy review.

A number of regional and local planning authorities and stakeholders expressed an interest in participating in the planning process. More interaction between different governing levels (multi-level governance) was proposed and coordination between Member States should be stepped up. Some Member States did not agree with the Commission's opinion on discrepancies between community planning and implementation at national level. According to one respondent, the European Commission should give more attention to project initiation and support. One Member State said that the Commission's review should take on board the EC Court of Auditors recommendations, particularly regarding governance and administration of TEN-T funding.

Some contributors cited the lack of a specific mention to shift to environmentally friendly modes. In contrast, other contributors criticised the lack of a commitment not to privilege any mode of transport. Respondents from the road transport sector said that Commission policy should not address modes of transport but efficiency of transport; demand management should be left to the users, not to planners.

Railway undertakings requested that the prioritising methodology should take more account of projected traffic flows and be more aligned with other corridors like ERTMS. One respondent also proposed to integrate the Trans-European Networks for energy, telecommunication and transport.

Transport and the Environmental Reporting Mechanism should be part of the selection procedure, according to an environment-related organisation. Some contributors felt that the selection methodology should focus more on congestion avoidance and environmental benefits. Congestion issues should prevail over the connection of remote areas, according to one local administration. Similarly, another respondent suggested looking into the efficient use of existing infrastructure instead of creating new extensions.

A number of contributions from the environmental sector and citizens asked the Commission to address traffic avoidance in the policy review. The issue of traffic avoidance remains controversial, however. Traffic avoidance is not a feasible solution according to a number of contributors from the transport industry. One citizen proposed revising the hypothesis of transport growth over the next 20 years. Scepticism about current traffic forecasts was also expressed in contributions from some environmental groups and regional administrations. One contributor criticised the lack of reference to the EC Communication in June 2009 on the future of transport

Question 2: What further arguments are there for or against maintaining the comprehensive network, and how could the respective disadvantages of each approach be overcome?

Most contributors took a positive attitude to maintaining the comprehensive network. The most prominent argument was access. Having a comprehensive network is also a way to ensure connectivity in remote peripheral areas, hence improving social and territorial cohesion. It helps make progress on a wide range of issues e.g. rail interoperability and road safety. One contributor pointed to synergy by having a comprehensive network in conjunction with a priority network. Another contributor suggested applying an ‘excellence’ corridor approach to the comprehensive network, i.e. using examples of best practice to improve infrastructure performance. Another contributor welcomed the creation of a monitoring database with Member States’ input. This database would help boost the commitment of Member States. One contributor suggested using the comprehensive network as a testing ground for new solutions (including ITS applications). Regarding inland waterways, one respondent said it supports maintaining the comprehensive network because every single part of the network would be important, given the low network density.

Opponents to maintaining the comprehensive network argued that the comprehensive network consists of purely national projects and should therefore be left entirely to Member States’ responsibility. TEN-T policy should instead focus exclusively on priority projects, cross-border interoperability and port connections. The lack of penalties for Member States’ failure to complete it would render the comprehensive network inefficient. One contribution suggested dispensing with the comprehensive network as long as cohesion, structural and national funding are disbursed independently, citing the principle of subsidiarity.

Question 3: Would the priority network approach be better than the current priority projects approach? If not, why not and what are the particular strengths of the latter? If so, what (further) benefits could it bring, and how should it be developed?

An overwhelming majority of contributors were in favour of a network approach. This approach would help concentrate scarce resources and ensures connectivity, reduces frictions in international traffic and thereby improves cohesion. The priority network should

be truly multi-modal, interoperable, coherent, sustainable and have ‘European value’ and it should address inter-modal connections (airports, ports, intermodal terminals), urban nodes and connections to third countries. Connections between long- and short-distance traffic should also be addressed, according to a public transport organisation and respondents from the rail sector. Some respondents from the railway (manufacturing) industry were in favour of a fully interoperable network with high-speed mega-corridors and mandatory ERTMS or at least with ERTMS as a backbone.

A number of respondents insisted on a network that gives equal priority to all modes of transport. One road transport organisation suggested that the policy review address the principle of performance optimisation for each mode of transport. Some respondents suggested that concentrating funding to remove soft or cross-border bottlenecks could yield huge positive network effects. This approach would focus on more efficient use of existing infrastructure. Respondents from the construction industry also saw the need for adequate funding of major infrastructure projects in the priority network. One intermodal organisation proposed creating a new entity in charge of the priority network, which would be responsible for supervising safety, security standards, traffic flow and interoperability design.

Opponents to the priority network approach argued that a priority network would be artificial. This approach would be risky because the effects of individual investment projects on the entire European network would be difficult to measure. They said that the network approach favoured countries in the geographical centre of Europe, which could be counter to cohesion objectives. As an alternative to a priority network, it was proposed that priority projects could form a coherent network of main routes. The air traffic management (ATM) stakeholders seem to prefer a network approach to a priority project approach. If a priority project approach should continue, it should include the European ATM Master Plan.

Concerning the method used to develop a network, many respondents wanted modern project evaluation techniques to be applied to identify projects with the highest added value in terms of economic, social and environmental benefits. According to some respondents, it is very important to use tools for project appraisal and comparison and a multicriteria analysis that takes into account economic, energy, social and environmental criteria. Some contributors stated that the concept of European added value should be the method used, rather than a Cost-Benefit-Analysis (CBA). Others favoured a transparent and harmonised CBA approach, possibly including real environmental costs.

Clarifying the assessment criteria would offer more visibility to the TEN-T policy. A rigorous method of identifying and selecting priority projects, including socio-economic evaluation, was proposed by automotive manufacturers. The road sector welcomed the approach of major traffic flows as an indicator of priority. One Member State proposed basing the priority network on current corridors and basing it on either real or projected traffic flows. Furthermore, it was proposed to create three categories according to their level of completion to assess suitability for financing. One port operator wanted not only current traffic flows but also their environmental and socio-economic impact to be considered.

Organisations and companies from peripheral regions said that the core network must consider the needs of (ultra-) peripheral regions with low population density. One European association said that more reliable data was needed to devise a proper methodology. Some respondents wanted the network effect to be the main selection criterion. One contribution from the aviation sector suggested using capacity standards, whilst minimum service levels were proposed by the inland waterway sector. Concerning railways, some regional administrations wanted to focus on node capacity, not only on the capacity of routes between nodes.

Some respondents wanted the priority network approach to be based on existing priority projects. Similarly, one local administration insisted that completing the current 30 priority projects should remain a priority. A new priority network should not put the old 30 priority projects into question. Some respondents wanted business demands to be taken into account; others feared that too much focus on business needs would undermine cohesion objectives. Planning should also take into account invulnerability to natural disasters and environmental assessments should involve many stakeholders at all levels, according to an environmental organisation.

The integration of long-distance traffic and urban traffic was important to the rail and partly the air transport industry. Respondents from the inland waterway sector suggested not funding projects where parallel alternative connections exist (e.g. rail vs. water). A shift from modal priority projects to cross-modal green corridors would be needed. Some community groups against the Brenner project expressed their aversion to high-speed corridors. They argued that in countries with a high-speed rail network, the modal share would typically be dominated by road, whereas in countries without a high-speed network, there would be a high modal share of rail.

Question 4: Would the flexible approach to identifying projects of common interest as proposed with the 'conceptual pillar', be appropriate for a policy that, traditionally, largely rests on Member States' individual infrastructure investment decisions? What further advantages and disadvantages could it have, and how could it best be reflected in planning at Community level?

The contributions received were pretty much divided as to whether or not to support the idea of a conceptual pillar. A significant number of respondents did not fully understand the concept, its principles and its added value, which should accordingly be clarified further. Arguments in favour were that the conceptual pillar would strengthen the bridge between the TEN-T review and other EU proposals. It would, for example, address co-modality, interoperability, inter-modality, ITS, environment and energy in the TEN-T framework. It would combine freight, ERTMS and Green Corridors in one single network and it would make it possible to monitor trends in demand and technology.

ATM stakeholders see the "conceptual pillar" as the basis for the link between Community Transport policy objectives as set out in the Single European Sky policy including SESAR and its infrastructure policy. Through a "conceptual pillar" the focus would shift from national level to a network concept considering the needs of all users. Some contributors asked for objectives of the conceptual pillar to be spelled out and criteria laid down in the TEN-T Guidelines. Those sceptical to the conceptual pillar argued that it could undermine the selection and funding of main routes in the priority network. One respondent proposed not including a conceptual pillar into the core network but rather into the comprehensive network, as a testing ground for new solutions.

Question 5: How can future challenges in the sectors of waterborne and air transport (especially ports, inland waterways and airports) as well as the freight logistics be best taken into account within the overall concept of the future TEN-T development? Do different requirements for freight and passenger transport require different treatments in the TEN-T policy? What further aspects relating to different transport sectors/common transport policy issues should be given attention?

For airports the priority was seen in establishing airports as truly multimodal interconnection points, thus reinforcing inter-modality and the integration of airports in the inter-regional, but also regional and local transport networks. The TEN-T policy should allow for the development of airports in line with the Community Policy on Airport Capacity and support

the implementation of Community security policy. According to respondents from the maritime and the aviation sector, it is important to improve hinterland connections of ports and airports, notably rail and waterways. According to many respondents, ports and airports should also be the connecting points to include the external dimension of the TEN-T.

The inland waterway sector and a high number of administrations are keen on promoting investment in waterways in order to improve hinterland connection of ports. Their main argument is that rivers offer huge capacity for both passenger and cargo traffic and the investment needed to benefit from this potential is low. The road sector cautions against favouring one mode of transport over others.

According to an environment-related group, the TEN-T analysis should not only focus on current traffic flows but also on future modal shifts. The Commission could do so by using environmental assessments when setting up a priority network. One respondent identified possible conflicts of interests between infrastructure optimisation under NATURA 2000 aspects and CO₂ emission reduction aspects. In this case, the respondent felt that CO₂ emission reduction considerations should prevail.

A high number of contributors, especially rail industry operators, remain divided on the issue of separate treatment of passenger and freight traffic. Although most contributors deemed a separation to be desirable, an argument against separation is that in dense networks, co-existence of both freight and passenger traffic on tracks cannot be avoided. Two contributors highlighted the fact that the policy goal should be to build infrastructure at the least cost for a maximum usage. Costs for separate infrastructure would be high and separation is therefore unrealistic. An argument in favour of separate treatment was put forward by one business undertaking which wrote that the role of the public sector would be much stronger in passenger transport, whereas in goods transport the public sector is just providing for the prerequisites of freight business, which is almost solely operated by the private sector. Hence, the two sectors should be treated separately in some cases.

Some contributors from the maritime sector stated that infrastructure should be prepared for the use of gigaliners and long trains. Another from the public transport sector suggested using extra-reserved lanes for buses on motorways. Some contributors, especially the rail industry but also some administrations, called for integration of urban transport into the TEN-T policy. Other contributors, however, explicitly dismissed focusing on urban traffic. Urban policy should respect the subsidiarity principle, according to Chambers of Commerce. According to a respondent from the rail sector, the connection between long- and short-distance traffic would be improved by the installation of more parking space at train stations. The road freight sector points to the necessity to install further rest areas on corridors. Special focus should be given on the transport of hazardous goods, notably in urban areas, according to local administrations.

Question 6: How can ITS, as a part of the TEN-T, enhance the functioning of the transport system? How can investment in Galileo and EGNOS be translated into efficiency gains and optimum balancing of transport demand? How can ITS contribute to the development of a multi-modal TEN-T? How can existing opportunities within the framework of TEN-T funding be strengthened in order to best support the implementation of the ERTMS European deployment plan during the next period of the financial perspectives?

Most contributors share the Green Paper's position on infrastructure management and the role of Information Technology Systems (ITS), including Information and Communications Technology (ICT). ITS would be a good supplement to classical infrastructure investment but should not become an alternative according to some respondents. Other respondents asked the Commission to give preference to ITS and traffic management over hard infrastructure.

However, there seems to be a general consensus among respondents that ITS remain very important for improving the functioning of all transport systems and to boost the importance of energy efficiency and environmental sustainability. If ITS could be used for all modes, and if they were able to operate swiftly across modes, this would lead to cleaner, safer and more efficient transport. ITS are necessary for the efficient connection of intermodal nodes with the various transport modes in order to guarantee efficient flows without administrative constraints. ITS would help achieve high utilisation rates on corridors and reduce congestion.

A number of respondents asked the Commission to provide guidance on harmonising ITS standards. Other respondents, however, wanted to let the market decide which technology loses or wins, citing technology neutrality. According to these respondents, it would be risky for States to embrace a one-sided approach favouring a single technology. In this context, some respondents favoured a bottom-up approach to ITS deployment in TEN-T to be economically viable. A high number of contributors discussed liability, access and ownership of data. Many respondents thought that these issues should be further discussed.

One railway undertaking suggested paying more attention to the application of Open Source solutions to ERTMS (unbundling of hard- and software). In general, many contributors thought that traffic management information should be made available to users. This would then require standardised multimodal information systems for both freight and passenger transport, and possibly a new management structure. The EC would then have to address users' fear of losing control of their data. The comprehensive network should be the geographical basis for selecting ITS pilot projects, according to one contributor. Some respondents said it was important to support interaction of ITS between hard and soft infrastructure. Harmonisation of ITS across Europe and across modes of transport would be desirable to ensure interoperability. One business organisation wanted TEN-T funds to be concentrated on major ITS, such as EGNOS, GALILEO, ERTMS and SESAR.

According to respondents from the air transport sector, the TEN-T needs to take full account of the Single Sky policy, including the ATM Master Plan and SESAR. One railway company highlighted the benefits of ERTMS/ETCS (European Train Control System) level 3, which would ensure the optimum functionality of the ETCS. Works to implement the Single European Sky (SES) and SESAR were fully supported by most respondents from the aviation industry and a chamber of commerce. Some respondents from the rail sector stated that ITS in the railway sector should not be reduced to ERTMS, but should equally include research into tracing wagons and optimising traffic systems. One railway company stated that ERTMS should not be a goal in itself. The Commission should therefore not set technological feasibility as a target but economic efficiency.

ITS should be developed for connections throughout the whole mobility chain to support the effectiveness of public transport. This could include mobile phone user information systems, integrated ticketing and optimised timetable systems for interchanges. ITS should be used for communication to connect TEN-T with public transport through passenger information, disruption messages etc.

Connections of long- and short-distance traffic would support co-modality in passenger transport, according to one respondent from the public transport sector. According to an organisation from the road sector, exemplary ITS applications are eCall, Real-Time Passenger Information, Road User Charging, Fleet Tracking Systems, and other land-based ITS applications. Concerning road infrastructure, many respondents saw a high potential for ITS in facilitating road user charging schemes. This would in turn improve demand management and have positive environmental effects, especially if external costs are internalised, according to one national administration. One regional administration suggested that ITS

development within the road sector should be financed by users themselves rather than publicly.

The waterborne and rail transport sector have had a positive experience of ITS in the past. According to one respondent from the inland waterway sector, implementation of RIS contributed to efficiency of waterborne transport. As far as the rail sector is concerned, ERTMS is said to have fostered interoperability and harmonisation. One respondent asked to make tracking and tracing freight systems compulsory in the EU.

Question 7: Do shifting borderlines between infrastructure and vehicles or between infrastructure provision and the way it is used call for the concept of an (infrastructure) project of common interest to be widened? If so, how should this concept be defined?

Some contributors suggested that shifting borderlines between infrastructure and vehicles should not be made a priority in either the short or the long-run. One Member State says that innovation should be stimulated but not duplicate the objectives of other European programmes such as Research & Development. A road association suggested developing cooperative systems between infrastructure and vehicle (V2I) and between infrastructure and users. One Chamber of Commerce suggested extending the concept of infrastructure to include vehicles and technological components associated to the infrastructure.

The road sector wanted the Commission to foster ITS development through policies to remove legal barriers (liability issues), common standards and free access to data. One respondent from the aviation sector presented its current vehicle-infrastructure project (AIM — Application platform for Integrated Mobility) in Brunswick, Germany. One railway undertaking said that ERTMS equipment consists of 70% on-board equipment and 30% track-side equipment. Therefore, they argued, ERTMS on-board equipment should be able to benefit from TEN-T and national funds. Similarly, other respondents from the rail sector said that the shift of control technology from infrastructure to the vehicles calls for more funding for vehicles. One Member State wanted to focus on the interrelation between GALILEO and ITS in all modes of transport. It believes that integrated intelligent in-vehicle safety systems should be used more.

A new idea was expressed by a regional organisation, which stated that technological innovations also foster the creation of new organisations that aim to optimise technology. Creating a network or centres to control traffic could be a useful proposal, according to one respondent from the construction industry. Some contributors did not see any fundamental shifting borderlines at all. One respondent viewed the whole discussion as semantic and perceived a risk in mixing up the railway liberalisation concept with the concept of ‘shifting borderlines’. The first concept promoted the separation of infrastructure provision and operational use whilst the latter focused on bringing infrastructure and operational users closer.

Question 8: Would this kind of core network be ‘feasible’ at Community level, and what would its advantages and disadvantages be? What methods should be applied at the design stage?

In general, Option three, namely the two-layer option for the TEN-T network, was perceived as the most feasible of the three options. A remaining question is the right balance between a bottom-up and a top-down approach. One regional administration suggested letting Member States propose projects for the priority network as this would increase acceptability of the network. Other contributions strictly opposed the existing system of project proposals by Member States, citing inefficiency. Many respondents perceived the risk of an ‘Europa der zwei Geschwindigkeiten’.

Peripheral and rural areas must be taken account of. If the issue of peripheries is properly addressed, the core network would be feasible according to a high number of respondents. A transparent and comprehensive methodology for selecting corridors is equally important to one respondent. One Member State deemed the problematic part of the core network to be its conceptual pillar as it hinders the continuity of planning and implementation of traditional infrastructure projects. For some respondents, feasibility of the core network may be increased by involving stakeholders and experts in policy forums that interlink politicians, public and specialists at an early stage. According to ATM stakeholders, a feasible network policy would need to consider that infrastructure investment across all sectors of the industry is to be reflected in the TEN-T guidelines, including both ground and airborne assets and all user groups, including general/business aviation and also the military.

Question 9: How can the financial needs of TEN-T as a whole in the short, medium and long term be established? What form of financing — public or private, Community or national — best suits what aspects of TEN-T development?

A high number of contributors suggested meeting the financial needs of TEN-T through increased participation of users in the costs of construction and operation. Proposals suggested earmarking revenue by including transport sectors in the EU ETS, the Eurovignette, EIB loans, infrastructure charging or kerosene tax, the latter being proposed by only one contribution. The harmonisation of track access charging systems in the rail sector is deemed highly desirable by some respondents. The structuring and the multiannual contracting of track access charges would be needed to mobilise private funds.

Regarding the involvement of the private sector, responses were fairly divided. Those advocating the involvement of private investment mainly pointed to insufficient public spending behaviour. Private investment would be an ideal supplement to public funds. One Member State was very much in favour of using private investment. Sharing knowledge and expertise in designing major transport projects or setting up and running PPPs.

Private-sector involvement would be a useful method of delivering TEN-T projects. A clear scope and risk definition would be needed to attract private investment. One business organisation said that the contribution of private investment and private risk capital in terms of asset provision was not recognised in the Green Paper. Those sceptical about private involvement cited the inability of peripheral regions to attract private investment and the inexperience of several countries. Similarly, some argued that PPPs were not suitable for all projects as if they were a ‘passe-partout’ but needed to be assessed on a case-by-case basis.

PPPs may even raise the overall price of project, according to one respondent from the rail sector. Respondents sceptical about private-sector participation stated that private involvement within the rail sector would only be effective in a few specific projects, e.g. high-speed rail. One respondent suggested taking into account the fact that socio-economic costs and benefits often differed from a private investor’s evaluation. One Baltic Member State proposed that where infrastructure is based on business needs, a high share of private involvement is possible and desirable. One local administration stated that shifting borderlines between infrastructure and vehicles increases the opportunities for PPP financing. An aviation research institute said that private-sector investment would be limited to business cases with marketability. In cases such as Galileo, where a long phase of preparation precedes market penetration, private investment would be hard to attract.

Project financing through Eurobonds remains controversial. Whereas some respondents view this possibility as incentive for strengthening the existing financial platforms, others argue that the EU would go beyond its mandate and escape parliamentary control. Issuance through

Eurozone States would weaken the stability and growth pact. Such borrowing would benefit States with poor budgetary discipline.

Respondents from the rail sector suggested addressing the difference in construction life cycle between road and rail projects. Road projects would usually need 2 to 3 years, whereas rail projects would typically need 6 to 8 years for completion. Thus, rail projects would often be impeded because they did not fit into the 7-year budget period of TEN-T.

Other new ideas included:

- Establishing a European infrastructure fund/supranational body to coordinate funding;
- Devising a European scoreboard to record year by year the state of implementation of Priority Projects and the funds committed and disbursed by Member States and the EU on each project. This tool would aim to fine tune investment from EU and Member States;
- Taking into account the amounts of funds per capita that each Member State has invested over the past years for evaluating eligibility and performance of future projects (a Member State proposal);
- Distance-related charging should be avoided as this approach entails geographic discrimination, according to one business organisation.

Question 10: What assistance can be given to Member States to help them fund and deliver projects under their responsibility? Should private-sector involvement in infrastructure delivery be further encouraged? If so, how?

Generally, a huge number of contributors proposed increasing the rates of co-funding. One Member State asked for more flexibility regarding the total amount of support to projects. Similarly, a high number of contributors reiterated the need for combined funding from Cohesion, Structural, EIB, and TEN-T funds where possible to maximise the effect of overall Community funding. But combining cohesion, regional, EIB funds with TEN-T funds was also criticised by some respondents as this could blur the specific goals of each programme. A number of respondents were in favour of lowering the administrative burden linked to the disbursement of TEN-T funds.

One organisation suggested that Community funding should only be disbursed when a Member State faces higher costs than other Member States. One regional administration and one Member State underlined the benefits of a credit with preferential interest rates and guarantees via commercial banks. One respondent suggested that the EU create a ‘sovereign European debt’ from which Member States could receive loans. The EU should be more flexible towards MS with a ratio of debt: GDP over 60%. Some contributors proposed to generally improve instruments of the European Investment Bank. Others proposed to take on board only projects which are economically feasible. A railway organisation suggested creating a European scoreboard to record year by year the state of implementation of Priority Projects and the funds committed and disbursed by Member States and the EU on each project. One member state welcomed an exchange of knowledge and experience within NETLIPSE project on managing large projects.

Regarding private-sector participation, a number of contributors made constructive proposals on how to encourage private involvement. One respondent from the private sector identified the lack of guarantee mechanisms and clear rules of risk sharing under PPPs. In this context, one Member State wanted to encourage States to launch small-scale PPPs as pilot projects and to draft European standardised PPP guidelines on experience, selection, negotiation and implementation in a European standardised toolkit for PPPs.

A business organisation suggested that projects could be advised by private companies to make private financing more likely. One Member State proposed benefitting from leverage effects and mobilising private capital by launching PPP projects. More specifically, by increasing the rate of support from EU funds for PPPs, private investors could be attracted. A railway organisation deemed PPP projects to be linked to long-term visibility and guarantees given over return on investments, which necessitates use of the user-pays principle. Another respondent from the railway sector stated that the LGTT (Loan Guarantee for the Trans-European Transport Network) was very useful but should be adapted to the complexity of rail PPPs.

Question 11: What are the strengths and weaknesses of existing Community financial instruments, and are new ones needed (including ‘innovative’ instruments)? How could the combined use of funds from various Community resources be streamlined to support TEN-T implementation?

Respondents considered the fixed 7-year budget, clear project eligibility rules, higher subsidisation thresholds from Cohesion Fund and Structural Funds and the focus on prioritised transport infrastructure to be an advantage. The inability to combine financing from different funds was cited as a weakness (*Remark from the EC: This is probably based on a misunderstanding of the rules, see the TEN-T financing regulation EC/680/2007, Article 7(2) and Article 13(2b)*). In this respect, the concept of a one-stop shop for financing is cited in one contribution. As further weaknesses were cited low TEN-T subsidisation thresholds and the fact that subsidies do not increase along with cost.

A few respondents found the incentives for investment coordination between neighbouring countries to be insufficient. Furthermore, some Member States pointed to problems in securing national funding by the beneficiary of the EU grant. One local administration believed that, in addition to the costs of infrastructure provision, variable costs (cost of infrastructure operation) should also be taken account of in the Cost-Benefit-Analysis. One respondent from the rail industry believed that, while TEN-T budget prioritises the rail sector, ERDF, cohesion and Member State funds seem to prioritise road transport; they therefore perceive a lack of complementarity and coordination. A railway undertaking stated that EIB loan rates do not appear to be enough of an incentive to create leverage. One regional administration deemed the consideration of peripheral regions under the CF and ERDF to be inadequate.

Although two regional administrations saw no need for new financial mechanisms, but instead suggested extending and reviewing current EIB mechanisms and easing and supporting PPP, many respondents made proposals for new financial instruments. An intermodal organisation proposed tax relief for investment completed in advance, a bonus scheme for projects resolving bottlenecks and penalties/bonuses/peer pressure for Member States lagging behind. Another proposal was to divide funds between study research phase and real infrastructure building.

One environment-related organisation proposed a system of ex-ante certification of projects in view of their TEN-T status, which could be based on criteria such as the contribution to climate change objectives. In general, some respondents proposed creating new guarantee mechanisms. One railway undertaking proposed issuing ‘project bonds’ with EIB guarantee of payment. Another new instrument could be a national ‘sustainable transport fund’ funded by revenue from the internalisation of external costs of transport. Two citizens suggested that maximum funding thresholds should be fixed on a unit basis. This would provide an incentive to build the cheapest infrastructure. One railway organisation deemed a PPP expertise centre (EPEC) to be a useful platform for exchange on PPP issues. One organisation from the road

sector proposed establishing a PPP fund, managed by PPP experts, which would give higher value for money. This fund would allocate support directly to PPP schemes.

One organisation from the maritime sector suggested that a strategic ‘corridor management body’ (or what is referred to as the ‘Governance body’ in the rail freight corridor proposal of the European Commission) would be best to manage or coordinate the allocation of funds and grants according to a cost-benefit analysis, with the Commission overseeing. One regional administration thought that the various existing funds could be combined, which would allow a more efficient allocation of support (taking account of the objectives and the sector concerned).

Question 12: How could existing non-financial instruments be improved and what new ones might be introduced?

A common consensus seems to be to boost the role of European Coordinators as they have proven valuable in the past. One local administration proposed assigning one coordinator to each TEN-T project. Other local administrations proposed choosing a single coordinator for two corridors when there is a crossing point. However, one Member State opposed more EC coordination; project delays would not be solved by stronger coordination. According to an intermodal association, the EC should be directly involved, especially on cross-border projects, to make coordinators’ work more effective. One Member State proposed that Coordinators extend their mandate to the comprehensive network. One environmental organisation expressed the view that coordinators could ensure that high-quality environmental impact assessments are conducted. Representatives of the railway sector recommended appointing a European manager for rail infrastructure.

Corridor coordination is largely viewed positively. However, one Member State opposed public financial support to such business-driven projects, as these projects should be able to attract private investors instead. The Open Method of Coordination was deemed useful as a governance approach by many contributors, as it helps to inform the public better on the progress of projects.

Transparency of data, sharing best practices and establishing performance data were called for. Better accessibility of TEN-T and Natura 2000 GIS data and transparency of information on traffic data forecasts would also improve environmental assessments, according to an environmental organisation. One railway undertaking proposed facilitating access to technical data describing technical and economic parameters of TEN-T corridors. Progress reports on corridors or an observatory on implementation were desirable according to a regional administration. The TEN-T-EA was proposed as a platform for best practice by the rail infrastructure industry. This would serve to increase communication on the progress made by different projects.

Regarding new non-financial instruments, the Commission’s proposal for benchmarking was largely supported. Several respondents proposed mandatory deadlines for project implementation to be imposed on Member States. Technical assistance, such as the JASPERS initiative, was also proposed. This could help the Commission to rank projects by their European value-added in view of receiving Community funding. One Member State suggested that all projects of common interest should be subject to a harmonised cost-benefit analysis. They indicated certain national CBA and HEATCO guidelines as an appropriate basis for TEN-T wide application.

According to one municipality, coordination at the level of urban regions should be given more attention. One intermodal organisation proposed creating a new entity in charge of the

priority network. This entity would be responsible for supervising safety, security standards, traffic flow, interoperability design etc.

Question 13: Which option preferred?

This question is dealt with in the following paragraph 4.

4. STRUCTURAL OPTIONS FOR SHAPING TEN-T

A preference for Option 3, hence for a dual layer structure consisting of a comprehensive and a core network, has been expressed by the majority of the respondents. This is notably reflected in the answers to questions n° 2-4 (a broad range of comments and proposals regarding the comprehensive network, the geographical priority network and the conceptual pillar), as well as n° 8 and 13 (concerning the core network).

With regard to the core network approach, respondents underlined the particular importance that should be paid to issues such as an independent planning at European level along with a due consideration of national planning procedures, environmental objectives and multi-modality of transport. The core network should reflect strategic Community objectives. It should, on the one hand, address major transport flows and on the other allow for due consideration of the specific situation in different parts of the Community; territorial, social and economic cohesion, including the connection to peripheral and ultra-peripheral regions, shall thus be given the necessary attention too. Infrastructure that supports trade flows between the EU, its neighbours and third countries should be appropriately considered.

Many respondents expressed the opinion that the proposed "conceptual pillar" would be beneficial in integrating the various aspects of the common transport policy and the transport infrastructure policy. The possibility for more flexibility was appreciated while the need was stressed by many respondents to provide for further specification of this part of the core network. The core network was seen as a good opportunity, especially by the large number of responding local and regional authorities and organisations, to better integrate long-distance and urban transport and integrate urban nodes.

There was a clear call for a coherent European planning methodology as the basis for the actual planning of the future TEN-T – a methodology aligned with implementation capacities, both national and at Community level, both financial and non-financial.

5. POSITIONS WITHIN DIFFERENT TRANSPORT MODES

Although the revised TEN-T network ought to be an integrated network, we break down the positions by transport mode to analyse the differences and common opinions.

5.a) Road

The road sector was represented by major contributions from the European Road Assessment Programme, European Road Federation, International Road Federation, European Automotive Manufacturers Association, International Road Transport Union, National Union of Road Hauliers from Romania, AB Volvo, EARPA and AISCAT.

The sector called for a methodology for network planning based on socio-economic evaluation, not solely on environmental aspects. A forced modal shift away from the road should be avoided. All transport modes should have equal priority. PPPs were generally viewed in a positive light by the road sector. Few contributions stressed the need for support of innovative systems such as new propulsion systems.

Safety issues were a major concern. One contribution proposed evaluating TEN-T road infrastructure by road safety standards and establishing a ranking of roads by benefits from improvements in safety standards. Regarding ITS, it was proposed to develop cooperative systems between infrastructure and vehicles (V2I) and between infrastructure and users. One international federation proposed that ITS development should be accompanied by policies to remove legal barriers (liability issues), common standards and free access to data. In any case,

ITS could not fully replace traditional infrastructure investment, as underlined by one respondent.

The creation of a European Roads Agency to manage funding for road infrastructure (safety, ITS, etc.) was suggested by one European Federation. The contribution also proposed appointing a single person to oversee all problems related to road safety, referred to as 'Mr/Mrs Road Safety'. Another major concern of the road freight sector seems to be the provision of parking space and rest areas along roads and in urban areas.

Contributions favoured Option 3 if any option was favoured. Some respondents had no preference.

5.b) Rail

Respondents from the rail sector included major undertakings such as PKP, DB, SNCF, NMBS/SNCB, FDS, Finnish Main Railways, Caminhos de Ferro Portugueses, SZDC and ALSTOM as well as national and European organisations such as Rail Freight Group, ASTOC, UNIFE, CER, European Rail Infrastructure Managers and the European Railway Agency.

In general, the sector was very positive about the comprehensive network apart from two undertakings. The positive attitude was partly due to the sector's past experience with the comprehensive network, as it is said the comprehensive network had fostered interoperability and harmonisation in the railway sector.

There was no general consensus in the rail industry on whether or not to promote ERTMS within the TEN-T network, with some undertakings highlighting economic aspects to be taken into account where necessary. ERTMS should be the backbone of the future core network or even mandatory, according to the rail manufacturing industry.

Connections between urban and long-distance traffic were important to the rail sector. ITS could play a major role here by means of user-information systems. All rail operators called for more funding into vehicles in addition to funding for hard infrastructure. On-board equipment should therefore be eligible for TEN-T funding (*Remark from the European Commission: this funding is already possible, see Regulation EC/680/2007, Article 6(2)(ii)*).

Some respondents were sceptical about handling passenger and freight transport separately, whilst others were positive.

Some respondents called on the Commission to take account of differences in construction life cycles between transport modes regarding TEN-T funding. At present, the relatively short-term planning for EU funding would favour the financing of road projects as these projects typically have shorter completion periods than railway projects. The Commission was also asked to take steps on the issue of harmonising infrastructure user charging. Revenues generated by internalising external costs should be used to finance TEN-T projects, possibly by creating a new 'Sustainable Transport fund'. A 'Sovereign European Debt' was proposed by a French undertaking. It considered it necessary to be more flexible in funding terms for Member States with high debt/GDP ratios. The rail sector did not express overwhelming support but remained sceptical about PPPs.

The various stakeholders in the industry remain divided regarding their preferences for one of the three planning options, although a large majority preferred Option 3. One undertaking hesitated between options 1 and 3. Another undertaking did not indicate any preference.

5.c) Aviation

Ten replies were received from different air transport stakeholders. The response given by the Industry Consultation Body should be highlighted (the official advisory body for the Single Sky policy, advising the Commission on behalf of all air transport stakeholder groups). In addition, contributions were received from CANSO (International Association of Air Navigation Service Providers), the Association of European Airlines, the European Regional Airlines association, the Airport Council International, Deutsches Zentrum fuer Luft- und Raumfahrt and others, including one manufacturer, airports, a national air navigation authority and one environmental group.

The sector for air transport should be included in TEN-T policy, reflecting the importance it has for European economic prosperity and global competitiveness. Stakeholders would also like to see that reflected in adequate (=more) funding for air transport, considering the difficulty to reach the set policy and performance objectives through private financing only.

ATM and airports remain the focal points for air transport in the TEN-T. The TEN-T would need to take full account of the Single Sky policy, including the ATM Master Plan and SESAR. All aspects were already set out there, including the European network approach, the performance scheme, including efficiency and environmental objectives. ATM is seen as part of the conceptual pillar, with the ATM Master Plan and the functional air space blocks as priority projects. Public support was requested to implement the ATM Master Plan in order to respect the need for synchronisation and consideration of negative business cases to achieve network benefits. On-board equipment for ATM infrastructure and the needs of all user groups, including general/business aviation and the military should be explicitly included.

For airports, the emphasis was placed on intermodality, and on integrating urban, regional and long-distance networks at airports. Overall the TEN-T should include hubs as well as regional airports, given the importance of airports for regional development, cohesion and international cooperation and competitiveness. Regional airports are said to be especially important for the transport of perishable products produced in peripheral regions.

One respondent asked to favour rail infrastructure and to apply demand-led measures together with the internalisation of external costs and environmental assessment of projects.

There was general support for the proposed third option regarding the TEN-T concept: a comprehensive network approach together with a core network, comprising a geographic pillar (the 'physical network') and a conceptual pillar ('business approach' and ITS). This was viewed in the context of creating a successful European network through regional/local implementation.

5.d) Waterborne transport

This summary report takes the waterborne transport sector as a whole because some contributions could not be clearly associated to either inland waterways or maritime transport. Waterborne transport is the best represented mode of transport in terms of number of contributions. Major contributions from ports were submitted by Marseille Port, Duisport, Bundesverband oeffentlicher Binnenhaefen, Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe, European Sea Ports Organisation, Federation of European Private Ports Operators, Nationale Havenraad, Union des Ports de France, Unione Interporti Riuniti, Port Authority of the Bay of Algeciras, Port of Gijon and Port of Valencia. Shippers were represented by the European Shipper's Council and the Swedish Shipper's Council. We also received contributions from European Barge Union, European Community's Shipowners Associations, CPMR North Sea Commission, North Channel Partnership, BIMCO, DG MARE/CPMR and the MIF Group Transport Shipping Services. Voies navigables de France and Inland Navigation Europe were representing the inland waterway sector, together with some ports organisations.

In general, the sector took a very positive view of further developing the concept of Motorways of the Sea within the TEN-T planning network. One association considered the comprehensive network as unsuccessful in the past and therefore not worth maintaining. Some respondents stressed the need to pay more attention to intermodal connections for freight transport, notably rail and inland waterways to ports, when revising the comprehensive network. The priority network was seen positively, especially by the inland waterway sector. This priority network would ease the integration of inland waterways into the European transport network. Intermodal hubs were seen as an important part of this network.

Almost all contributions wanted ports (in the same way as hub airports) to be nodes of the priority network. One port operator and its affiliated national port organisation did not want the current market situation to determine a priority network but instead wanted criteria such as environmental and socio-economic impacts and the North-South equilibrium to be considered.

In order to achieve a better integration of transport and environmental policy objectives, it should be acknowledged that projects that have been granted TEN-T status fulfil 'Imperative Reasons of Overriding Public Interest' (IROPI) criteria, according to a European organisation. *(Remark from the Commission: TEN-T planning shall be done in full respect of all relevant Community legislation on the environment, including Council Directive [92/43/EEC](#) on the Conservation of natural habitats and of wild fauna and flora).*

Most respondents, especially from the maritime sector, stressed that no preference should be given to any mode of transport but a fully co-modal priority network should be established. Congestion avoidance was identified as an important issue. One national inland ports organisation suggested considering eco-efficiency by improving existing infrastructure rather than developing new infrastructure. The use of longer and heavier vehicles/trains was suggested to address the underperformance of specific corridors. ITS deployment was viewed very positively.

The implementation of RIS (River Information Services) is said to have contributed to efficiency improvements of waterborne transport. User charging would become easier and more uniform with ITS. ITS would equally improve efficient connections between European ports and rail and inland waterways and thereby guarantee efficient flows without administrative constraints. One port authority even suggested making tracking and tracing freight systems compulsory in the EU.

PPPs were not seen as a solution to tackle funding scarcity by some contributions. Motorways of the Sea would require public financial intervention in order to be viable. However, PPPs may be used to support public investment. Financial resources could be generated by internalising external costs, according to some contributors.

Regarding preferences for the proposed options, one contribution favoured option 2, whereas most others preferred Option 3. Some contributors were either indifferent or did not indicate any preference.

6. TAKING THE PROCESS FORWARD

The results of the open and forward-looking contributions to the public consultation will feed into the TEN-T policy review process, both at the network planning and implementation stages. In the course of the next few years, this process may lead to legislative proposals and proposals for other Community action in this field. It will be linked to relevant transport policy action within and across the different transport sectors. One of the main legislative proposals planned as a follow-up to the Green Paper is Commission proposal for a revision of the Community Guidelines for developing a trans-European transport network (publication

foreseen for the first half of 2011). At a later stage, this proposal is expected to be supplemented by legislative proposals on Community funding.

PART B: AN EVALUATION OF TEN-T POLICY

In the context of the TEN-T policy review launched in February 2009, the Commission has undertaken to analyse a number of issues of particular relevance for future TEN-T development. This ex post evaluation has to be seen in the context of this policy review and accompanies the Commission's second public consultation opened with the adoption of the Commission Working document "Consultation on the future trans-European transport network policy" (COM(2010)212/7). It recalls the development of TEN-T policy since its inception at the beginning of the 1990s and identifies its main outcomes and key issues.

1. INTRODUCTION

Trans-European transport network (TEN-T) policy came into being as a consequence of the 1992 single market project. It was thought that the creation of the internal market necessitated not only legal texts, but also physical infrastructure to become a reality. As a consequence, the Commission adopted in 1990 its first action plan on trans-European networks. In 1992, the Maastricht Treaty provided the legal basis for trans-European networks in the areas of transport, telecommunications and energy infrastructure.

In its title XII, (articles 129b to 129d), the Maastricht Treaty defined Trans-European Networks policy and its contribution to achieving the objectives of the internal market, social and economic cohesion for the benefit of all its citizens, economic operators and regional and local communities, inter alia by targeting Community action to promote interconnection and interoperability of national networks, and access to such networks.

In 1993, in its White Paper 'Growth, Competitiveness, Employment' the Commission proposed the acceleration of investment into trans-European networks as one of the major development themes to overcome the recession of 1992-93. The Brussels European Council in December 1993 decided that "in order to implement the infrastructure programmes efficiently, consistently and as soon as possible, the Commission, assisted by a group of personal representatives of the Heads of State and Government, will be responsible for leadership and co-ordination." This group, chaired by Henning Christophersen, Vice-President of the Commission, presented an interim report to the Corfu European Council in June 1994, which agreed a first list of 11 priority projects in the transport area. This list was the result not only of the Christophersen Group's emphasis on removing cross-border bottlenecks to facilitate traffic flows, but also on the tendency for Member States to prioritise first projects of national importance. Six months later, the Essen European Council endorsed the recommendations in the final report of the Christophersen Group, and finalised the list of priority projects by extending to 14 the list agreed in Corfu.

In 2003, in view of the imminent enlargement of the European Union, a High-Level Group on the trans-European transport network (TEN-T) chaired by Mr Karel Van Miert, reviewed TEN-T policy as well as the list of priority projects to cover the new Member States. This High-Level Group submitted a report to the Commission in June 2003, which was endorsed by the Brussels European Council of December 2003.

The TEN-T Guidelines

Mandated by the Maastricht Treaty, TEN-T guidelines were subsequently developed to identify projects of common interest and mobilise Community support. From the outset, the implementation was dependent on what amounted effectively to a right of veto given to the Member States where the infrastructure needs to be built ("guidelines and projects of common interest which relate to the territory of a Member State shall require the approval of the Member State concerned.")

The TEN-T guidelines were established by a Decision of the European Parliament and the Council in 1996, and last amended in 2004⁴. They have helped complete a large number of projects of common interest, interconnecting national networks and overcoming technological barriers across national borders. As such, the guidelines have been a key driver to deliver the objectives of the Lisbon Strategy for Growth and Jobs. However, given the long-term nature of the projects involved, there is still a long way to go to fully implement the initial plans, especially the priority projects agreed in Essen.

Almost a third of the amount invested so far has come from Community sources,⁵ even if European citizens may not recognise easily the results of the overall TEN-T policy or identify readily the European added value of the projects financed by the Community. Often objectives have been rather broad, which has made it difficult to meet them in full with the instruments available.

The TEN-T Guidelines aim to facilitate the establishment of a single, multimodal network covering traditional infrastructure and equipment as well as the deployment of innovative and intelligent transport systems to enable safe, efficient, and sustainable traffic.

Projects of common interest within TEN-T differ considerably from each other in many respects: planning processes, geographical extension and cost, implementation periods and life span, as well as investment, implementing and operating structures. TEN-T policy has to adapt to the different approaches of the Member States who play a leading role in traditional infrastructure provision and work alongside the private sector. The nature of the TEN-T network itself is fully dependent on all of the actors involved sharing common objectives and playing their respective parts in order to achieve those objectives.

Across the European Union, positive changes resulting from the implementation of TEN-T policy are already visible.⁶ National rail and road networks have become interconnected at many points and railways across borders are beginning to become interoperable on some priority axes. Community funding has concentrated on major high-speed rail projects, opening up a new generation of passenger traffic that can compete successfully with air traffic and passenger cars. Community funding has been made available into major projects connecting Member States and regions with differing levels of development, reinforcing economic and social cohesion. It has had a significant catalytic effect and has enabled some of the most challenging projects (geologically, technically, financially, legally/administratively) to be realised. TEN-T policy has promoted innovative public-private partnership solutions, which could be usefully extended to other projects. TEN-T policy has also facilitated the development of intelligent transport systems. Apart from Galileo, innovation in road, rail, air and waterborne transport made significant progress through TEN-T projects at EU or regional level, many of which would otherwise not have been implemented or launched. TEN-T policy has also started to impact freight transport, with the completion of projects that have addressed inter-modality and cross-border linkages, providing freight transport with effective alternatives to the traditional air and road modalities.

⁴ Decision No 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council on Community guidelines for the development of the trans-European Transport Network, as last amended by Decision No 884/2004/EC of 29 April 2004

⁵ Grants from the TEN-T budget, the Cohesion Fund and the European Regional Development Fund, plus loans from the European Investment Bank.

⁶ Green Paper: TEN-T: a Policy Review: Towards a better integrated trans-European transport network at the service of the common transport policy, COM(2009) 44

However, TEN-T policy overall has focused disproportionately on passenger traffic, especially high-speed rail projects to the detriment of freight transport. This has prevented TEN-T policy from delivering one of its major goals, which is to facilitate the free movement of goods in an internal market perspective. Moreover, transport infrastructure planning has continued to be mostly driven by national priorities, instead of EU ones. This has resulted in a lack of cross-border integration of the network, which remains sub-optimal and continues to prevent the internal market from yielding all its potential benefits.

7. EVALUATION OF TEN-T POLICY

First and foremost, the TEN-T Guidelines are the Community's instrument for policy definition and network planning. The projects of common interest identified in these Guidelines can be defined through their location on outline plans and/or through their characteristics. The Guidelines, as adopted in 1996 and last amended in 2004, include two planning layers: a comprehensive network layer (outline plans for rail, road, inland waterway, combined transport, airport and port networks) and a second layer of priority axes on which certain sections are marked as 30 priority projects – i.e. selected projects of common interest.

Some priority projects have been completed⁷...

One way to assess the success of the TEN-T policy is of course to quantify the realised infrastructure, starting with Priority Projects agreed in Essen. Here, the picture is mixed with the completion of only 5 priority projects at the end of 2009. However, some of these projects have had a major impact on cross-border traffic flows, provided a real alternative to other modes of transport such as air and road, and made a significant contribution to the development of intermodality.

For example, the priority project no. 11, the fixed rail/road link between Denmark and Sweden (Øresund fixed link) was completed in 2000. It has led to a very significant increase in traffic flows and has served as a powerful lever of economic development, linking up two regions on each side of the Øresund. The emergence of a common labour market between Copenhagen and Malmö (facilitated by cultural and linguistic proximity) has been one of the most important benefits of the completion of the project.

Another example of the success of TEN-T policy is the completion in 2009 of the high-speed railway axis Paris-Brussels-Köln-Amsterdam-London (PBKAL, priority project No. 2). This is Europe's first cross-border high-speed passenger rail project, linking major cities in France, Belgium, Germany, the Netherlands and the United Kingdom. The PBKAL network offers substantial reductions in travel times between these major cities and has produced some significant modal shifts when it comes to passenger traffic. For example, air connection between Paris and Brussels has been phased out. In particular, the completion of the section between London and the Channel Tunnel in 2007 has continued to impact heavily cross-border traffic and provide a real alternative to air travel between London and cities in continental Europe. As with the Øresund fixed link, the economic impact of the completion of the PBKAL has not been limited to a shift in transport modes, but has created a new class of frequent commuters between Paris, London and Brussels. The PBKAL has not only interconnected national networks and marked a breakthrough of a new generation of railway traffic across borders; it has also allowed citizens and business travellers to experience the benefits of free movement within Europe.

⁷ TEN-T Implementation of the Priority Projects: Progress Report, October 2009.

Other completed projects have been priority projects No. 10, the Malpensa Airport in Milano, which was finished in 2001, No. 5, the Betuwe line, linking Rotterdam to the German border, which completed in 2007, and No. 9. Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer Rail Link.

Some major parts of priority projects have been completed...

Given the length and the complexity of the priority projects, it is not surprising that their actual completion takes a very long time. Therefore, another way to evaluate the progress achieved by the TEN-T policy is to look at the degree of advancement of the other priority projects. Often, the completed sections of other projects have been limited to national sections, but have had also a major beneficial impact. For example, the Nürnberg-Ingolstadt rail line, part of PP 1, which went into service in 2006, or the first phase of the high-speed rail line named “TGV Est” in France, part of PP 4 and 17, which went into service in 2007. The impact on passenger traffic of these sections has exceeded all forecasts.

Other examples of successful projects are the Madrid-Barcelona high-speed rail link, which was completed in March 2008 and where service is increasing rapidly and the high-speed line Milano-Bologna-Firenze-Roma, which was completed at the end of 2009. Progress has also been realised in the new Member States. Several sections of rail infrastructure have been realised on Priority Project 22 (Dresden-Praha-Brno-Breclav (CZ) and Campina-Bucharest (RO)), on Priority Project 23 (south of Warszawa until Katowice (PL), between Prerov and CZ/PL border and between Brno and Breclav (CZ)) and on Priority Project 27 (between Tluszcz-Bialystok). Highway sections have been upgraded/realised on Priority Project 7 (Budapest-Szeged (HU), Pitesti-Bucharesti-Cernavoda (RO) and Sofia-Botergrand (BG)) and on Priority Project 25 (Gdansk and Tczew, Czestochowa and Katowice (PL), Ostrava-Frydek-Mistek, Brno-Pohorelice, Trencin-Bratislava (SK)).

As regards the deployment of intelligent transport systems, progress has also been realised. The deployment of ERTMS along six rail freight corridors of European importance has been accelerated by the signature of a Memorandum of understanding by the main European rail organisations and the Commission in July 2008. Furthermore, ITS projects have fostered an EU realisation of ITS needs and the EASYWAY programme will guarantee integration of the road network.

Community funding has become more concentrated...

Recently, in the recent multi-annual programming exercise for the period 2007-2013, the Commission has attempted to concentrate funding on a limited number of projects, where the leverage effect of the funding provided could be more significant. For example, the Commission proposed to fund the Brenner tunnel and its access routes to the tune of over €900m, the Lyon-Turin base tunnel for €672m, the Fehmarn Belt for €351m, the Seine Escaut inland waterway project for €420m, or the Rail Baltica for €125m. This approach has been successful in mobilising very significant amounts of national funding. It has complemented by the programming of Community structural funds, with up to €15bn earmarked for the priority projects, and the growing involvement of the European Investment Bank in TEN-T projects.⁸

Considerable investments have already been made...

By 2009, nearly 39% of the necessary investments in priority projects had already been made. The total costs of the priority projects were estimated to amount to €415bn at the end of 2009. It has to be noted that the estimate of the total costs of the priority projects has a tendency to be revaluated upwards every year. Apart from inflation, this is also largely caused by the

⁸ TEN-T Implementation of the Priority Projects: Progress report, May 2008.

natural process of project preparation where more accurate investment costs emerge when studies and technical preparations come to fruition. However, delays and cost overruns tend also to increase the overall cost of projects. Moreover, the remaining investment for the period after 2013 has increased considerably from nearly 30% to 35%. The economic crisis has had a major impact on infrastructure, and this should be considered as a critical obstacle for the successful advancement and implementation of the priority projects.

The comprehensive network has been progressing...

Today the comprehensive network comprises altogether 95 700 km of road links, 106 000 km of railway links (including 32 000 km of high-speed links), 13 000 km of inland waterways, 411 airports and 404 sea ports. It has to be noted that most of these links and nodes already exist. However, almost 20 000 km of the road links, over 20 000 km of railway links (overwhelmingly high-speed lines) and 600 km of inland waterway links remain to be built or substantially upgraded.

Impacting positively economic, social, and territorial cohesion...

The TEN-T planning has often been instrumental in furthering economic, social, and territorial cohesion. Finance has been channelled, under the Cohesion Fund, into major projects connecting countries and regions with differing levels of development, thereby helping to reduce disparities. Community funding under the Cohesion Fund has supported project implementation in eligible Member States, and has thus also contributed to the access function (including access to ultra-peripheral regions).

The conceptual pillar has reinforced the link with the common transport policy...

The "conceptual pillar" has complemented the geographical part of the TEN-T network. Its aim is to help integrate the various aspects of the common transport policy and the transport infrastructure projects. It has been defined in the TEN-T Guidelines by way of a conceptual approach setting out objectives and procedures for identifying projects of common interest. This has helped the Community to develop practical application of co-modal transport solutions aimed at improving accessibility and reducing emissions from road freight transport. The Motorways of the Sea priority project has been covering infrastructure, facilities, procedures, technologies and services and is intended to foster quality and high-capacity integrated multi-modal, door-to-door transport services with a maritime leg. However, the complexity of procedures for obtaining public financial support and the lack of clear objectives and criteria have however prevented a broad implementation of the concept so far.

However, the TEN-T infrastructure is still incomplete...

However, some eighteen years after the introduction of TEN-T in the Maastricht Treaty, and fifteen years after the Essen European Council agreed a list of 14 priority projects, there is still no fully operational TEN-T network today.

On the one hand, the TEN-T infrastructure is still incomplete, especially with essential sections of rail and inland waterways still missing that constitute important bottlenecks.⁹ As regards the road network, some important stretches are still missing in the new Member States which are either under construction or planned and a few missing links also exist in the old Member States. The air and sea transport networks are available, but priorities as regards interconnection are missing.

⁹ Evaluation of the Common Transport Policy (CTP) of the EU from 2000 to 2008 and analysis of the evaluation and structure of the European transport sector in the context of the long-term development of the CTP, Final Report, May 2009.

On the other hand, the nodal points between the different modes, which often are not part of the TEN-T network, are still not operating efficiently. As far as regards ports and airports, some of the biggest ports and airports are not well linked into the TEN-T network.

But most importantly, the network does not function as an operational network today...

The road network is the one that offers best functionalities today: it is very accessible and interoperability problems are reduced. However, the road transport mode does not easily combine with the other transport modes because of problems of intermodality. At the same time, other modes still have major interoperability issues to be resolved. The TEN-T network still needs to be made more operational and functional through combining the various initiatives and dealing with the issue of interoperability. Moreover, the lack of interoperability, both physical and operational, reduces the effectiveness of transport services.

TEN-T network deficiencies lead to important diseconomies of scale ...

This situation leads to diseconomies of scale and to a sub-optimal functioning of the internal market as well as the world market in a global economy, given the weight of the European market in the world economy and the importance of traffic flows within Europe. This is one of the reasons which imply that most exchanges are realised in the internal market by the most polluting transport mode, hence the problem that transport is not making the contribution it should on the climate change objectives of reducing CO₂ emissions.

Important infrastructure bottlenecks need to be addressed ...

There are still a few dozen important infrastructure and operational bottlenecks that need to be urgently addressed through the appropriate investments. These are the well known projects such as the Brenner, Lyon-Torino, Fehmarn, Seine-Scheldt, or Stuttgart-Ulm. However, also other projects will have to be included into the TEN-T network, such as the infrastructural works for the inclusion of the most important intermodal nodes.

The consequences of enlargement have been not fully integrated...

The consequences of the 2004 and 2007 enlargements have not been fully integrated in the Guidelines. This is due to the fact that the first Guidelines and Priority Projects were approved well before the two rounds of enlargement. This situation has partly been addressed by the 2004 Guidelines and an increase in the number of Priority Projects to 30. However, since building infrastructure has long lead times, especially in the case of complex projects such as inland waterways, seaways and railways, in practice an imbalance between old and new Member states continues to endure. This is occurring to the detriment of harmonious economic development in Europe, preventing the internal market from realising its full potential. This situation could act as a drag on economic development, and perpetuate economic disparities as most of the growth in trading volumes can be expected to come from the new Member States as well as the European Union's immediate neighbourhood.

Member States continue to prioritise their national planning...

The planning of the TEN-T network has created a European multimodal planning for infrastructure development, which had not existed in all Member States. However, in practice, the planning of the TEN-T network has essentially meant adding together significant parts of national networks for the different modes and connecting them at national borders. While certainly appropriate in the early days of TEN-T policy, the adequacy of this approach became progressively weaker with each enlargement. TEN-T network planning has not been driven by genuine European objectives that would ensure that the whole is greater than the sum of its parts. Without questioning Member States' sovereign responsibility in the field of infrastructure planning and implementation on their territories, the question of how national

planning can be combined with a European level of planning that takes account of objectives outside each individual Member State's perspective becomes more and more relevant as the EU expands and networks become increasingly complex.¹⁰

Therefore, one major problem has been the fact that Member States tend to give priority to national transport sections which link up centres of national interest. This is at least partly due to the fact that volumes are often higher on national than on cross-border sections, which is reflected in unfavourable cost-benefit ratios. The consequence is that investment in cross-border sections is severely affected. Member States do not consider reducing travel times and rebalancing the modal split on cross border sections as important a target as improving them on national sections. Moreover, costs and benefits are unequally distributed among the relative countries and at the European level. Hence, there is a tendency to procrastinate the undertaking of more complex cross-border projects, which require good coordination between the project countries and are often also more expensive to realise. Therefore, there is a risk that the TEN-T network remains a badly connected agglomeration of 27 national network plans.

Strategic and project assessment needs to be improved...

Assessment should be improved and extended: over a whole international corridor linking major European centres, both at an economic (e.g. by looking at the impact of improving rail links) and at a technical level (e.g. by looking at the impact of improving intermodality). The analysis should also take better account of environmental dimension of the projects and their monitoring. The experience has shown that compliance with EU environmental legislation, in particular with the Strategic Environmental Assessment (SEA), Environmental Impact Assessment (EIA), and Habitats directive, is extremely important for the smooth implementation of TEN-T projects. The environmental issues, in particular the likely significant impacts on the Natura 2000 sites should be properly identified and assessed at an early stage of the transport infrastructure planning. Special attention should be paid to the SEA, which allows identifying and assessing the full scale of environmental impacts of the whole projects and/or corridors, essential for the effective planning process of TEN-T projects. The SEA is a useful tool for the early identification of environmental conflicts and assessment of the alternatives in relation to alignments.

For instance, the potential linked to enhancing interoperability at cross-border sections has often been underestimated and cohesion effects have been neglected due to a narrow scoping of cost-benefit analyses. Secondly, these analyses need to be more closely related to long term economic forecasts that integrate Member States together with regional and local added value of TEN-T projects. Finally, the unit costs of various types of infrastructure projects are lacking at EU level and prevent the full comparability of projects across Member States.

Network planning needs to be improved...

The TEN-T priority projects cover major rail, road and inland waterway axes that cross several Member States. Chosen for their high relevance to transnational traffic flows, cohesion and sustainable development objectives, they were subjected to a socio-economic evaluation. However, questions still arise, for example, as to the methodology used to select them, the potential for interconnection and extension (both geographically and modally), the approach to coherent capacity and quality standards, and the means of better stimulating their completion within the planned timeframe.

¹⁰ Position paper of the European Transport Coordinators on the Future of TEN-T Policy, 6 October 2009.

In addition to defining projects of common interest through their location in outline plans and inclusion in the list of priority projects, the Guidelines set out "characteristics" and specify objectives and criteria for identifying projects of common interest. In the field of intelligent transport systems, this kind of conceptual approach has formed the basis for the definition of projects of common interest.

The current priority projects approach reflects major traffic flows between a starting and an end point, without taking account of their continuity, and fails therefore to capture successfully any additional 'network benefits'.

Technical standards are missing in TEN-T guidelines...

Currently, the TEN-T Guidelines only include target standards in the inland waterway sector. Member States have not been under the obligation under TEN-T policy to implement all EU-level technical specifications in the railway sector; implementation of the Single Sky policy and the ATM Master Plan; interoperability in other ITS sectors and, furthermore, target agreed capacity standards for all infrastructure components involved. This situation has prevented the TEN-T policy to serve as a useful lever to accelerate the deployment of much needed intelligent equipment on the network. Moreover, there is a close relationship existing between certain TEN-T instruments such as adopting legally binding interoperability and safety standards, and transport market opening. They strongly encourage further initiatives similar to those taken in the field of rail interoperability. As a result, infrastructures are underused due to market arrangements reflecting the situation before market opening.

8. EVALUATION OF IMPLEMENTATION

Current instruments have not been sufficient to deliver completion of the comprehensive network...

The TEN-T policy uses several instruments to facilitate the implementation of projects identified as being of common interest. These instruments are a) various financial instruments based on the relevant legislation, including the TEN Financial Regulation¹¹ and the Cohesion Fund, ERDF and loans from the European Investment Bank, and b) non-financial instruments, such as coordination initiatives taken by the Commission.

So far, the instruments available have not been sufficient to deliver the full completion of projects of common interest within the timeframe agreed in the Guidelines. This applies especially to the comprehensive network. Responsibility for completing the large numbers of projects concerned rests almost entirely with the Member States, whose investment decisions are essentially driven by national objectives. Community funding has not been visible enough in relation to the comprehensive TEN-T as a whole. Investment efforts by Member States on their respective territories are mostly seen as national investments rather than as contributions to a Community objective.

The situation has been different with priority projects, which have been at the centre of Community efforts – both financially and in terms of coordination. Although the Community financial resources available are still not sufficient to meet the needs of these projects in full, action – directed towards more limited and commonly agreed objectives – has been far more effective and visible.

¹¹ Regulation (EC) No 680/2007 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2007 laying down general rules for the granting of Community financial aid in the field of trans-European transport and energy networks

Implementation of innovative concepts has been mixed...

As regards intelligent transport systems, TEN-T policy has helped in particular to prepare Galileo and the Single European Sky Air Traffic Management Research (SESAR), which are expected to make the use of transport infrastructure far more efficient. In road, rail and air transport, as in Vessel Traffic Management and River Information Services, ITS projects have been developed in a flexible way, on the basis of characteristics set out in the TEN-T Guidelines. This conceptual approach makes it possible to incorporate technological developments, market needs and cooperation initiatives between partners from different Member States and, combined with the 50% funding possibility for project preparation, has had a significant impact on the development of cross-border projects which might not have existed otherwise. This kind of flexible approach to project development, based on pre-established objectives and criteria, should also lend itself to achieving other transport policy objectives – the provision of efficient (both economically and environmentally), safe, secure and high quality transport services.

Many bottlenecks remain...

However, many bottlenecks remain. For example, ports figure on the TEN-T maps but their connection with the most environmentally friendly transport modes is not guaranteed, especially not in the very important last mile, for instance bringing the railway tracks into the harbour itself. Some major airports are now linked within the network (for example Charles De Gaulle, Frankfurt, Schiphol, all three on Priority Project 2), but other major airports have not been interlinked directly on the long distance network which leads to suboptimal situations when a relevant number of citizens has to change between transport modes. The interconnection of city hubs is sometimes very poor, even when they are planned today. Such interconnections between international, regional and local transport is crucial for modal shift.

Project implementation has been costly...

Implementation of TEN-T so far has been marked by enormous cost increases. These have been caused by difficult geological conditions, challenging technical solutions, changes in alignment for reasons of public acceptance, uncertainty about capacity standards at the outset, measures to ensure compliance with environmental legislation or pro-active environmental measures, implementation delays and various other problems. Often measures needed to gain public acceptance of projects as well as the need to deal with environmental aspects are systematically underestimated and a prominent feature in the cost increase of project implementation. Moreover, these problems are compounded in many Member States drawing from the Cohesion and Structural Funds, with limited administrative and absorption capacity.

The creation of the TEN-T Executive Agency has improved implementation...

The Trans-European Transport Network Executive Agency (TEN-T EA) was established by the Commission in October 2006. Its mission is to provide an efficient and effective service in realising the technical and financial implementation of the TEN-T Programme. Since 1 January 2009 TEN-T EA has been fully responsible for the management of all open TEN-T projects under the TEN-T Programme 2001-2006 (€4.875bn) and the 2007-2013 TEN-T Programme (€8.013bn). The Agency has been working towards improving both the technical and financial implementation of the TEN-T projects by making significant improvements in both the budget execution and the payment delays.

Coordination between Member States remains difficult...

Project coordination on cross border sections is often the most complex aspect of TEN-T. It demands active cooperation among a wide range of stakeholders. Such cooperation between

Member States is usually ensured through bilateral treaties for shared infrastructure as has been the case for the Brenner, the Mont Cenis base tunnel and the Strasbourg-Kehl Bridge. Memoranda of Understanding or Letters of Intent have been used in the cases of cross-border sections Munich-Salzburg, Vienna-Bratislava and between the Baltic States and Poland and for the six freight corridors to which priority has been given for the deployment of ERTMS. Generally speaking, adopting a legally binding bilateral treaty is a lengthy process. However, they are useful in improving the situation on some major cross border bottlenecks. Memoranda of Understanding and Letters of Intent are mostly easier and quicker to conclude, but they are also less useful at providing longer term stability around a project.

In general, the experience of international cooperation processes on cross-border project coordination has revealed that Member States often lacked joint traffic forecasts, which leads to differing investment plans. There is also a lack of investment planning coordination leading to disconnected or even contradictory timelines, capacity planning, alignment, technical and interoperability characteristics, and environmental assessments. Member States do not arrive at the same investment calculation, which leads to significant differences in investment implementation depending on different priority settings in the Member States involved in cross border sections. Often the joint management of the finished infrastructure has been insufficient.

Involvement of stakeholders is growing...

Regional and local authorities and other stakeholders have gained in importance in the decision making processes surrounding infrastructure investment planning, financing and realisation. European infrastructure projects have significant effects on local and regional economies, and local stakeholders have logically striven to have more say on decisions affecting them. New infrastructure provides local economies with an access to wider national and European networks and thus to broader markets, while generating time and efficiency benefits for both freight and passengers. Moreover, regions have more often been requested to contribute to the financing of infrastructure projects. In order to accompany these developments, local stakeholders should be able to find their relevant place in national decision-making processes.

A success story: the European coordinators...

In order to accelerate implementation, especially in cross-border projects, European coordinators appointed by the Commission in 2005, to cover the Priority Projects Nos. 1, 3, 6, 17, 21, 18 and 30, as well as ERTMS. These European coordinators, who help prepare and implement certain priority projects, have proven to be effective in a number of instances and, have played a major role in advancing the Priority Projects.

The Coordinators have developed a comprehensive project approach for the Priority Projects which they follow up, indicating which conditions should logically be met for EU co-funding. These extensive Priority Projects need to bring real added value at European level. In many cases, the conditions the Coordinators recommend in their annual activity reports go beyond the legal obligations that stem from EU law or financial Decisions. They include aspects such as the coherence of the timing of works on different sections along the Priority Project, the use that will be made of the infrastructure, capacity issues and interoperability aspects. The Coordinators recommend that this approach and the conditions they express in their individual reports are taken on board by the European Institutions, the Member States and the other stakeholders in the Priority Projects.

9. EVALUATION OF FUNDING INSTRUMENTS

The funding of TEN-T projects draws from mostly from the national budgets of the Member States (€196bn in the period 2007-2013) while the EU contribution is provided through the TEN-T programme (€8bn) and the Cohesion and Structural Funds (€43bn). Both Community-level instruments should contribute to fulfilling the objectives set out in the TEN-T guidelines. However, different rules apply to the different instruments. While funding under the Cohesion and Structural Funds can go up to 85% in the eligible Member States (cohesion countries), it is capped at 30% in the case of the TEN-T programme for works involving cross-border sections, and 50% for studies. Moreover, while the TEN-T programme is under direct management, which means that the Commission selects projects to be supported in line with TEN-T policy priorities, the Cohesion and Structural Funds are managed under shared management, which means that the transport projects to be financed are actually chosen by the Member States after the Commission agrees to the overall budget of a given programme. This situation has led to a lack of focus in the setting of priorities within the Member States. Consequently, funding has often been spread over too many projects and this has affected the effectiveness and visibility of Community action on TEN-T.

Moreover, the importance of national funding for TEN-T projects and the relatively low rate of Community co-financing available outside Cohesion countries, which does not reflect the real European added value of a project, has often resulted in stronger national priority-setting than EU priority-setting. A dilution in the impact of EU funding occurs when Member States select projects with weak EU added value. Therefore, the lack of integrated funding strategy at EU level, encompassing both Member State and Community contribution and integrating fully private sources, is a major impediment to the completion of the TEN-T network. This situation has to be compared with investment needs, which remain considerable. One study puts the overall cost of completing 50,000 km of road axes and 50,000 km of freight and passenger rail axes at approximately €10bn per year for 25 years.¹²

Infrastructure investments are difficult to finance...

Infrastructure investments needed to create a fluid logistics chain – such as rail, inland terminals, port infrastructure and signalling equipment across borders – are notoriously difficult to finance. Road infrastructure projects and airports that generate significant cash flow are easier to finance. This leaves most of the financing burden on the State and other public authorities. They have difficulty prioritising investments that require multi-annual investment efforts and small returns over periods which may even exceed 50 years, such as in the case of rail infrastructure.

The EU contribution has been significant, but limited...

EU support has occurred so far through EU programmes, mainly grants (TEN-T programme, Cohesion and Structural Funds) or loans and guarantees from the European Investment Bank (EIB) and is expected to amount to approximately 27% of total TEN-T costs for the period 2007-2013 (see table in annex 3). Regarding the present financial perspectives 2007-2013, the EU has made an important effort to concentrate its investments on the Priority Projects and in particular on cross-border sections, bottlenecks and access routes to both such sections. This strategic attention has increased the leverage effect of the TEN-T budget. The multi-annual calls for proposals 2007-2013 confirmed the enormity of the financing needs of project promoters. For Priority Projects alone, the proposals received for the multi-annual program

¹² Traffic flow: Scenario, Traffic Forecast and Analysis of Traffic on the TEN-T, Taking into Consideration the External Dimension of the Union, Final report, December 2009.

2007-2013 represented a total investment of more than €55bn, and a total requested Community contribution of €11.5bn. The EU budget available for multiannual funding for the Priority Projects was limited to €5.1bn.

The role of the EIB has been increasing...

The EIB has increased its lending activity to TEN-T projects from €7.9bn in 2007 to €11.9bn in 2009, a 50% increase. In addition to EIB loans for TEN-T projects, the EIB participates in several joint initiatives with the Commission, contributing not only funding, but also knowledge and best practice sharing, marketing and administrative support. Although, with the exception of the Loan Guarantee for TEN-T projects (LGTT), not exclusively designed for TEN-T projects, these joint initiatives have assisted in the further development of TEN-T projects either through provision of financing or consultation services:

- **Structured Finance Facility (SFF):** The purpose of SFF is to create value added by financing riskier parts of selected transactions, particularly important for the financing of construction risks.
- **LGTT:** An EIB guarantee programme jointly funded with €1bn capital by the EIB and the European Commission. LGTT mitigates the revenue risk in the early years of TEN-T projects that are being financed based on user-pay, (traffic) revenues.
- **European PPP Expertise Centre (EPEC):** EPEC is a collaboration between the EIB, EU Member and Candidate States and the European Commission which is designed to strengthen the organisational capacity of the public sector to engage in PPP transactions
- **Joint Assistance to Support Projects in the European Regions (JASPERS):** A joint initiative of the Commission, the EIB, the EBRD and KfW to provide technical and consultative assistance to Member States to improve the absorption of Structural and Cohesion Funds.

The EIB has increased its cooperation with national authorities to set up financing schemes for infrastructure projects. The European coordinators have offered mediation and facilitation support as these contacts have developed. These schemes are based on commitments by national authorities on future financing, both from the national budget and from 'Eurovignette' enabled revenues. The EIB is able to assist in the modelling of such schemes, using their well-developed market survey data, in addition to financial support, when appropriate.

Earmarking of transport revenue could be improved...

The possibilities that the current Eurovignette Directive offers authorities could be better used, as well as the use of any revenue from greenhouse gas emissions savings. They can already now enable cross-financing from revenues from road infrastructure, such as tolls, to investments into infrastructure with higher European added value in terms of economic effectiveness and environmental impact.

Public private partnerships (PPP's) have become more important...

The participation of private firms in infrastructure projects, particularly under Public Private Partnerships (PPP) schemes, has increased recently for delivery of key transport infrastructure. The constraints on public budgets in the aftermath of the financial crisis, has emphasised the reality that public authorities are not in a position to provide for constantly growing infrastructure needs. Consequently many governments pursue the use of alternative models, characterised by increasing the participation of the private sector, with the aim of leveraging the comparative advantage of the private sector to implement infrastructure projects that would otherwise be unaffordable and hence unrealised. The benefits of PPPs go beyond simply mobilising complementary financing sources or shifting financing burden

from taxpayers to infrastructure users in the case of projects financed with user-pay schemes. Partnership models can and should lower infrastructure costs, introduce innovative design and technology, efficient infrastructure management and improved risk management as well as providing appropriate incentives to ensure on-time and on-budget project delivery. Spreading the costs of investment over the lifetime of the asset often allows the investment decision to be brought forward by years. It is the acceleration in the rate of implementation of needed transportation infrastructure in a cost effective manner without compromising on quality that is perhaps the most persuasive feature of PPPs.

However, PPP schemes are complex and more difficult to set up than traditionally procured projects. Successful PPPs require rigorous preparation and planning followed by an often complex procurement process, as well as ongoing contract management once the PPP is established. Also key to successful PPPs are appropriate design output specifications and risk allocation to give private partners the opportunity to generate profit in line with their allocated risks. The promotion of successful PPP schemes has always been an implicit element of TEN-T policy, and for this reason the Commission continues to sponsor the EPEC initiative to help address collaborative approaches to addressing the issues, which have made PPPs complex for the public sector. In addition, in 2007, the Commission took an important step to make it more explicit with the new TEN Financing Regulation 680/2007. The regulation introduced three financial instruments specifically tailored for projects which aim to increase the participation of private capital:

- PPPs for TEN-T projects in which the private sector takes on risk relating to the possible variations in demand (e.g. concessions) often face difficulties in attracting competitively priced private financing. The Loan Guarantee Instrument for TEN-T projects (LGTT) is a guarantee facility which helps by partially covering these risks and therefore improves the financial viability of a project and its overall credit quality. The subsequent savings to the borrower are typically greater than the cost of the guarantee, thereby resulting in a substantial decrease of the overall financing cost. Individual LGTT guarantees are available through the European Investment Bank which is the Commission's partner in this initiative. The instrument was officially launched in 2008 and three PPP schemes have already benefited – motorway schemes "IP4 Amarante – Villa Real12" and "Baixo Alentejo" in Portugal, and the A5 Autobahn A-model PPP in Germany. Most of the TEN-T infrastructure currently tendered as user based PPPs are under consideration for the use of the LGTT instrument in order to improve the robustness of the financial structures and attract private financing sources.
- A risk capital participation for investment funds with a priority focus on providing risk capital for TEN projects and involving substantial private sector investment. The Marguerite Fund is a recently established joint initiative sponsored by both private and public sector partners with the aim of investing equity in greenfield transport and energy projects. The Marguerite Fund is expected to be a model for the future: a fund operating on private sector principles for public policy objectives. The leverage effect of investments in such funds are significant.
- Grants for works in the framework of availability payment schemes. This is a scheme that works particularly well for projects in which user-pay financing is less feasible. Under this scheme, construction risk is allocated to the private sector. The private sector is compensated with a payment that commences upon availability of the infrastructure (ie. post-construction). Payment is continued over the useful life of the asset, contingent on the ongoing maintenance of the facility to agreed-upon standards. The private sector has the

incentive to complete the construction quickly, but to a high standard and the public sector is able to spread the cost of the infrastructure over its useful life.

10. CONCLUSION

The Commission launched the TEN-T policy review in February 2009 with a Green Paper on the future development of the trans-European transport network. In order to analyse a number of issues of particular relevance for future TEN-T development, the Commission has also set up expert groups which have been working since November 2009.

ANNEX 1: The Priority Projects agreed in Essen, 1994

1. High Speed Train Combined Transport North South I/A/D
Brenner axis Verona-München- -Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin
2. High Speed Train Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam-London
Belgium: F/B border-Bruxelles-Liège-B/D border B
Bruxelles-B/NL border
United Kingdom: London-Channel Tunnel Acces UK
Netherlands: B/NL border-Rotterdam-Amsterdam NL
Germany: Aachen-Cologne-Rhein/Main D
3. High Speed Train South
Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier E/F
Madrid-Vitoria-Dax E/F
4. High Speed Train East
Paris-Metz-Strasbourg-Appenweier-Karlsruhe F
with junctions to Metz-Saarbrücken-Mannheim F/D and Metz-Luxemburg F/L
5. Betuwe line: Combined Transport/Conventional Rail NL/D
Rotterdam-NL/D border-Rhein/Ruhr (¹)
6. High Speed Train/combined transport France-Italy
Lyon-Turin F/I
7. Motorway Patras-Greek/Bulgarian border/ GR
jointly with the West-East motorway corridor: Via Egnatia Igoumenitsa-Thessaloniki-Alexandroupolis-Ormenio/kipi
8. Motorway Lisbon-Valladolid P/E
9. Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer Rail Link IRL/UK
10. Airport Malpensa (Milano) I
11. Fixed Rail/Road link between Denmark and Sweden (Øresund fixed link) DK/S including access routes.
12. Nordic Triangle (rail/road) FIN/S
13. Ireland/United Kingdom/Benelux Road link UK/(IRL)
14. West Coast Main Line (rail) UK

ANNEX 2: The Priority Projects added in 2004

15. Galileo
16. Freight railway axis Sines-Madrid-Paris
17. Railway axis Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienna-Bratislava
18. Rhine/Meuse-Main-Danube inland waterway axis (1)
19. High-speed rail interoperability on the Iberian peninsula
20. Fehmarn Belt railway axis
21. Motorways of the sea
22. Railway axis Athina-Sofia-Budapest-Vienna-Prague-Ntrnberg/Dresden
23. Railway axis Gdansk-Warsaw-Brno/Bratislava-Vienna
24. Railway axis Lyon/Genoa-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerp
25. Motorway axis Gdansk-Brno/Bratislava-Vienna
26. Railway/road axis Ireland/United Kingdom/continental Europe
27. .Rail Baltica. axis Warsaw-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
28. .Eurocaprail. on the Brussels-Luxembourg-Strasbourg railway axis
29. Railway axis of the Ionian/Adriatic intermodal corridor
30. Inland waterway Seine-Scheldt

ANNEX 3: The Comprehensive Network and Priority Projects in figures

Comprehensive Network EU 27, 2020 horizon, estimates for 2007-13

Transeuropean Transport Network	1996 – 1999 EU 27	2000 – 2006 EU 27	2007 – 2013 EU 27
Cost (€ billion)	106	302	390
TEN-T Basic Network	5	27	72
– New Member States (EU 12)	101	275	318
– Old Member States (EU 15)			
Community contribution (€ billion)			
– Programme TEN-T	2.23	4.43	8.0
– Cohesion Fund	8.23	16.50	34.0
– ERDF (regions convergence)	7.51	8.6	9.0
– EIB Loans and guarantees	26.50	41.4	65.00
Total Community contribution (€ billion)			
– Grants	18.06 (17%)	29.53 (9.8%)	51 (13.0%)
– Grants and Loans	44.56 (41 %)	70.93 (22.5%)	116 (29.7%)
Other resources (national)	63.4 (59%)	231.1 (76.5%)	274 (70.3%)

Priority projects (excluding Galileo) 30 priority projects (2020 horizon), estimates for 2007-13

TEN-T Priority projects	1993/96 – 1999 EU 15	2000 – 2006 EU 27	2007 – 2013 EU 27
Cost (€ billion)			
TEN-T 30	32.65	93.7	154
– New Member States (EU 12)			16
– Old Member States (EU 15)			138
Community contribution (€ billion)			
– Programme TEN-T	1.35	2.80	5.4
– Cohesion Fund	3.83	7.0	12.3
– ERDF	1.46	4.81	4.7
– EIB Loans and guarantees	9.78	16.1	25
Total Community contribution (€ billion)			
– Grants	6.64 (20.3%)	14.61 (15.6%)	22.4 (14.5%)
– Grants and loans	16.42 (50.3%)	30.71 (32.8%)	47.4 (30.8%)
Other resources (national)	16.23 (49.7 %)	63 (67.2 %)	106.6 (69.2 %)

Parere del Comitato delle regioni sul libro verde «TEN-T: riesame della politica»

(2010/C 79/05)

IL COMITATO DELLE REGIONI

- invita gli Stati membri ad annullare, nell'ambito della revisione di medio periodo delle prospettive finanziarie 2009-2010, la drastica riduzione di bilancio prevista per le TEN-T,
- ritiene opportuno limitare la rete transeuropea dei trasporti agli assi di trasporto che contribuiscono in misura significativa al raggiungimento degli obiettivi strategici dell'Unione europea, in particolare quello della coesione territoriale, in una prospettiva di lungo termine (le «reti principali») e nel quadro di una struttura a doppio livello, con una rete TEN-T generale e una rete principale di trasporto; osserva che il mantenimento della rete globale costituisce per le regioni periferiche prive di progetti prioritari l'unica opportunità di beneficiare dei servizi delle infrastrutture di trasporto finanziati dall'Unione europea, e garantisce quindi l'accessibilità a tutte le regioni,
- valuta che la rete TEN-T, in particolare, dovrebbe comprendere le infrastrutture di circonvallazione dei grandi centri urbani atte a limitare la coesistenza del traffico a lunga distanza e di quello periurbano giornaliero, cercando al tempo stesso alternative attraverso aree non congestionate,
- per la realizzazione di progetti di grandi dimensioni, considera necessaria la contrattualizzazione dei contributi europei nel quadro di piani generali di finanziamento; allo stato attuale ciò non è possibile poiché le modalità di assegnazione delle sovvenzioni europee sono limitate a un periodo di bilancio di sette anni (ossia inferiore alla durata di realizzazione dei progetti maggiori),
- propone che, sulla base della nuova rete TEN-T, si stipulino tra l'Unione europea e ogni singolo Stato membro dei «contratti programmatici» che definiscano gli impegni reciproci in materia di finanziamento e tempi di realizzazione; questi contratti programmatici dovrebbero riguardare non solo le infrastrutture che fanno parte delle TEN-T, ma anche le infrastrutture secondarie che gli Stati (o le regioni) si impegnerebbero a realizzare per assicurare il buon funzionamento delle reti principali.

Relatore: Jean-Michel Daclin, vicesindaco di Lione, FR/PSE

Testo di riferimento

Libro verde TEN-T: riesame della politica verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti

COM(2009) 44 def.

I. RACCOMANDAZIONI POLITICHE

IL COMITATO DELLE REGIONI

Fondamenti della futura politica per la TEN-T

1. apprezza una revisione approfondita della politica per le reti transeuropee di trasporto (TEN-T), resa necessaria dai ritardi considerevoli riscontrati nella realizzazione della rete definita nel 1996 e dai vincoli che gravano sul bilancio comunitario per i trasporti, e osserva che la crisi finanziaria rende ancora più urgente la necessità di ottimizzare gli investimenti da compiere nel quadro delle TEN-T;

2. sottolinea che nell'attuale contesto di crisi economica, lo sviluppo della TEN-T e l'integrazione dei trasporti nell'Unione e nei paesi vicini rappresentano una posta in gioco considerevole per assicurare la sostenibilità a lungo termine del mercato interno e la coesione territoriale, economica e sociale nell'Unione; invita gli Stati membri ad annullare, nell'ambito della revisione di medio periodo delle prospettive finanziarie 2009-2010, la drastica riduzione di bilancio prevista per le TEN-T;

3. osserva che il presente documento costituisce un'importante integrazione di precedenti pareri, tra cui in particolare quelli sul tema *Rendere i trasporti più ecologici e Mobilità urbana*;

4. richiama l'attenzione della Commissione sul fatto che la realizzazione di infrastrutture di trasporto non può essere sganciata dagli altri due aspetti della politica dei trasporti: la tariffazione e la regolazione del traffico (ad esempio attraverso la direttiva *Euro-bollo*), da un lato, e il miglioramento dell'efficienza, della qualità e della sicurezza dei trasporti (ad esempio attraverso lo sviluppo dell'interoperabilità ferroviaria), dall'altro. Raccomanda quindi alla Commissione di sviluppare tutti questi tre aspetti in maniera coerente e simultanea;

5. auspica che sia attribuita una maggiore importanza agli obiettivi di sviluppo sostenibile e di protezione dell'ambiente e che quindi la politica per la TEN-T favorisca i sistemi di trasporto meno inquinanti (trasporti ferroviari, marittimi e fluviali);

6. propone che si tenga conto in maniera specifica dell'esistenza di zone sensibili sotto il profilo ambientale, come le zone costiere e montane, per le quali dovrebbero essere adottate misure particolari per favorire il trasferimento del traffico merci dalla gomma alla rotaia o alle autostrade del mare;

7. si rammarica che il Libro verde non dia adeguato rilievo all'importanza dei trasporti nella gestione del territorio in Europa e, in piena aderenza al principio della coesione territoriale, rammenta che uno degli obiettivi centrali delle TEN-T è contribuire a

migliorare l'equilibrio tra le singole regioni, consentendo la libera circolazione delle persone e dei beni, in particolare fra le regioni decentrate o meno sviluppate e i grandi centri economici europei per dare a tali regioni gli impulsi economici necessari e, per quanto concerne le regioni ultraperiferiche, tenendo conto in particolare del loro diritto all'accessibilità.

Pianificazione della rete

8. ritiene opportuno limitare la rete transeuropea dei trasporti agli assi di trasporto che contribuiscono in misura significativa al raggiungimento degli obiettivi strategici dell'Unione europea, in particolare quello della coesione territoriale, in una prospettiva di lungo termine (le «reti principali») e nel quadro di una struttura a doppio livello, con una rete TEN-T generale e una rete principale di trasporto;

9. ritiene che, qualora venga creata una rete globale TEN-T tenendo conto di metodi concordati e principi generali, si debba mettere a punto un sistema flessibile a livello comunitario, affinché le diverse parti e componenti della rete (nuovi porti, aeroporti, collegamenti ferroviari, ecc.) possano essere inserite in modo rapido ed efficace nella rete TEN-T;

10. ritiene inevitabile una distinzione delle reti per il trasporto merci da quelle per il trasporto passeggeri, differenti tra loro per scopi e caratteristiche, e auspica che, laddove ciò sia giustificato, siano definite più chiaramente le priorità tra le due tipologie di rete (nelle decisioni oggi si tende a privilegiare il trasporto passeggeri); valuta che gli esigui mezzi finanziari a disposizione rendano necessario fissare delle priorità nello sviluppo dell'intera rete transeuropea di trasporto, destinando in modo specifico le risorse all'eliminazione delle strozzature presenti nella rete;

11. è del parere che questa distinzione non pregiudichi affatto uno stretto coordinamento in fase di definizione e realizzazione delle due diverse reti e che non impedisca eventualmente di riunire, in via temporanea o definitiva, il trasporto merci e il trasporto passeggeri nella medesima infrastruttura; a condizione che si risponda in modo efficace alle esigenze sia del servizio merci che del servizio passeggeri;

12. raccomanda che le «reti principali»

«progetti prioritari» attuali che potrebbero essere estesi ad altri progetti e tutte le infrastrutture necessarie ad assicurare la continuità della circolazione (comprese le infrastrutture di ampiezza limitata che permettono un miglioramento rapido dell'efficacia, della qualità e della sicurezza della circolazione); ciò consentirà di creare corridoi che rispondano ai desideri dei cittadini;

13. valuta che la nuova rete TEN-T dovrebbe includere anche i nodi di traffico situati sulle reti principali, molto importanti per la coesione e l'economia delle regioni della Comunità. A livello dei nodi di traffico ha luogo una elevata creazione di valore, anche e soprattutto in quanto sono concepiti secondo un approccio multimodale. I nodi di traffico sono spesso la causa principale di congestione e di altre inefficienze; in particolare, la rete TEN-T dovrebbe comprendere le infrastrutture di circonvallazione dei grandi centri urbani che permettono di limitare la coesistenza del traffico a lunga distanza e di quello periurbano giornaliero, cercando al tempo stesso alternative attraverso aree non congestionate;

14. ritiene importante che la rete TEN-T sia definita in una logica di intermodalità e sia quindi estesa ai grandi nodi di corrispondenza e di logistica (stazioni, aeroporti, porti, terminali intermodali) nonché alle infrastrutture secondarie che servono tali nodi e ne permettono il collegamento alle reti principali; in questo senso, sarebbe opportuno tenere conto della vocazione marittima di determinati corridoi terrestri in quanto asse di base per la rete prioritaria per quanto concerne il trasporto ferroviario di merci collegato al trasporto marittimo attraverso la connessione della ferrovia con i principali nodi di trasporto intermodale (porti e piattaforme logistiche);

15. giudica importante anche che i porti d'Europa che hanno un'importanza strategica a livello europeo, in particolare quelli collegati a piattaforme multimodali europee, da cui passa la maggior parte degli scambi commerciali con i paesi extra UE e che possono svolgere un ruolo più ampio negli scambi intracomunitari, siano collegati in maniera efficace all'entroterra e alla rete TEN-T ferroviaria e fluviale e raccomanda di sviluppare le autostrade del mare, che costituiscono un'alternativa flessibile, rispettosa dell'ambiente e che facilita l'integrazione delle zone isolate e periferiche, dando la priorità alla ferrovia e alla navigazione interna per i trasporti tra i porti marittimi europei e l'entroterra;

16. insiste sulla necessità di uno stretto coinvolgimento delle città e degli enti regionali e locali nella definizione della rete TEN-T e delle sue priorità, soprattutto al fine di assicurare la coerenza con la pianificazione regionale e locale e in particolare nella determinazione dei nodi di trasporto e delle infrastrutture secondarie, poiché lo sviluppo delle città e delle regioni dipende in larga misura dalle infrastrutture di trasporto, e quindi le stesse città e regioni devono sostenerne anche determinati costi e subirne l'impatto sotto diversi profili;

17. osserva che, a differenza di una pianificazione basata su una rete principale, la dimensione dell'attuale «rete globale» pregiudica lo sviluppo effettivo della TEN-T; in questi termini, è favorevole a limitare la rete globale alla stretta applicazione delle disposizioni legislative sull'interoperabilità, la sicurezza e il fondo di coesione; osserva che il mantenimento della rete globale costituisce per le regioni periferiche prive di progetti prioritari l'unica opportunità di beneficiare dei servizi delle infrastrutture di trasporto finanziati dall'Unione europea, e garantisce quindi l'accessibilità a tutte le regioni; la rete globale potrebbe essere sottoposta a una valutazione secondo criteri chiaramente definiti inerenti al valore aggiunto europeo;

18. è favorevole a una politica ambiziosa per lo sviluppo di sistemi «intelligenti», intermodali e interoperabili di esercizio e di informazione per gli utenti, che possono contribuire notevolmente all'efficienza del trasporto passeggeri e del trasporto merci; e raccomanda in particolare l'istituzione di una biglietteria integrata nell'ambito dei trasporti ferroviari internazionali di viaggiatori;

19. raccomanda di proseguire l'impegno di standardizzazione delle norme tecniche (sull'esempio delle norme già adottate nel settore ferroviario) e dei sistemi di esercizio al fine di creare un quadro coerente per le diverse infrastrutture nazionali e permettere l'interoperabilità tra i sistemi di trasporto locali e i relativi standard, ma senza imporre alcuno standard particolare agli enti regionali e locali competenti in materia di trasporti;

20. chiede che sia chiarito e precisato il concetto di «pilastro teorico» esposto nel Libro verde, poiché il carattere alquanto vago della definizione attuale non consente di formulare un parere in merito.

Livello di attuazione della politica per la TEN-T

21. ritiene necessario concentrare le sovvenzioni europee su un numero più ridotto di interventi, in primo luogo sui grandi progetti transnazionali, spesso penalizzati dalle decisioni degli Stati membri in favore di progetti strettamente nazionali, e sugli interventi atti a permettere un miglioramento rapido dell'efficienza, della sostenibilità ambientale, della qualità e della sicurezza degli scambi, ricordando che qualsiasi decisione in materia dovrebbe essere sostenuta da una valutazione rigorosa del relativo «valore aggiunto europeo». In tale contesto i cofinanziamenti e le altre misure di accompagnamento devono essere del tutto neutrali in termini di concorrenza. Le procedure di autorizzazione dovrebbero prevedere la presentazione di prove in questo senso;

22. è favorevole all'adozione a livello europeo di metodi di valutazione socioeconomica che consentano la comparazione dei progetti su una base unitaria e l'analisi del loro «valore aggiunto europeo»;

23. richiama tuttavia l'attenzione della Commissione sui rischi di un'assegnazione dei finanziamenti europei in base a quest'unico criterio, dal momento che i metodi di valutazione socioeconomica hanno un carattere convenzionale e non possono quindi tenere conto della totalità dei fattori che intervengono nelle decisioni, in particolare in materia di gestione del territorio, di coesione territoriale e di accessibilità;

sottolinea la necessità che negli orientamenti in materia di TEN-T siano comprese disposizioni atte a garantire che ciascun Stato membro definisca una struttura in virtù della quale gli organi regionali e locali legalmente responsabili della pianificazione dei trasporti e della gestione delle reti siano pienamente coinvolti nel processo di definizione e attuazione di detti orientamenti, dato che ciò costituisce il modo migliore di assicurare lo sviluppo armonioso delle reti locali, regionali, nazionali e della rete TEN-T;

25. per la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie, marittime e fluviali, che sono le modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente, ritiene fondamentale che sia creato un quadro tariffario e normativo a esse favorevole e auspica pertanto che in questo campo sia condotta una politica ambiziosa anche attraverso un'internalizzazione dei costi esterni o attraverso un sostegno europeo agli operatori del settore merci che utilizzano modi di trasporto sostenibili come quello ferroviario o quello marittimo (come nel caso del programma Ecobonus);

26.

27. constata che l'opposizione delle popolazioni o degli enti territoriali a taluni progetti di infrastrutture, dovuta in particolare ai disagi arrecati dai cantieri, può comportare ritardi o notevoli costi aggiuntivi;

28. propone quindi di estendere i finanziamenti europei alle attività che gli Stati e gli enti locali realizzerrebbero, previa concertazione pubblica, per preparare i territori all'accoglienza dei grandi cantieri (per esempio in termini di formazione della manodopera locale, di alloggio dei lavoratori, di adattamento del tessuto economico locale ai bisogni dei cantieri, ecc.), in modo da permettere che tali cantieri siano anche fonte di ricadute positive sul territorio;

29. propone inoltre che i finanziamenti europei siano estesi a determinati investimenti di accompagnamento volti a consentire un migliore rispetto dei vincoli ambientali;

30. per la realizzazione di progetti di grandi dimensioni, considera necessaria la contrattualizzazione dei contributi europei nel quadro di piani generali di finanziamento; allo stato attuale ciò non è possibile poiché le modalità di assegnazione delle sovvenzioni europee sono limitate a un periodo di bilancio di sette anni (ossia inferiore alla durata di realizzazione dei progetti maggiori);

31. propone che, sulla base della nuova rete TEN-T, si stipolino tra l'Unione europea e ogni singolo Stato membro dei «contratti programmatici» che definiscano gli impegni reciproci in materia di finanziamento e tempi di realizzazione; questi contratti programmatici dovrebbero riguardare non solo le infrastrutture che fanno parte delle TEN-T, ma anche le infrastrutture secondarie che

gli Stati (o le regioni) si impegnerebbero a realizzare per assicurare il buon funzionamento delle reti principali;

32. rileva che gli strumenti finanziari istituiti dall'Unione europea (ad esempio la garanzia dei prestiti e il capitale di rischio) sono adeguati per i progetti nei quali il settore privato si assume rischi commerciali, in particolare le opere stradali in cui l'apporto finanziario dal settore privato può essere ingente (si tratta in genere di progetti realizzabili in concessione);

33. constata, invece, che questi strumenti finanziari non sono adeguati nel caso dei progetti ferroviari, portuari e intermodali per il trasporto merci che, salvo eccezioni, non consentono di scaricare il rischio commerciale sul settore privato e beneficiano quindi solo in misura marginale di un apporto finanziario proveniente da tale settore;

34. valuta che l'introduzione di euroobbligazioni potrebbe aiutare a realizzare più rapidamente i progetti prioritari, purché essa permetta di aumentare la quota di finanziamento comunitario;

35. ritiene che, nonostante la loro complessità contrattuale, i partenariati pubblico-privati possano contribuire alla realizzazione di taluni grandi progetti, da un lato consentendo una ripartizione delle sovvenzioni pubbliche e dall'altro beneficiando dell'esperienza operativa del settore privato, ma che non modifichino in misura significativa gli equilibri economici a medio termine;

36. giudica che un chiarimento delle regole comunitarie in materia di partenariato pubblico-privati possa favorire lo sviluppo di questo tipo di partenariato;

37. è favorevole al fatto che il ruolo dei coordinatori europei, oggi responsabili dei soli progetti prioritari, sia esteso alle «reti principali» della nuova TEN-T;

38. propone che i coordinatori siano coinvolti anche nella definizione e attuazione delle misure volte a migliorare l'efficienza, la qualità e la sicurezza dei trasporti, come già avviene per alcuni progetti prioritari;

39. ritiene che esista un altro tipo di coordinamento possibile, che si potrebbe denominare coordinamento per macrozone. Consisterebbe nel dividere l'UE in zone con caratteristiche e vincoli simili, che faciliterebbero la cooperazione tra gli Stati vicini. Si agevolerebbe inoltre il coordinamento nel caso di corridoi molto estesi, per i quali le regioni di origine e destinazione non hanno molto in comune.

Bruxelles, 7 ottobre 2009

*Il Presidente
del Comitato delle regioni*
Luc VAN DEN BRANDE

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito al Libro verde TEN-T: riesame della politica — Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti

(2009/C 318/20)

Relatore: **Jan SIMONS**

La Commissione, in data 4 febbraio 2009, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 262, primo comma, del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito al:

«Libro verde TEN-T: riesame della politica - Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti»

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 8 settembre 2009, sulla base del progetto predisposto dal relatore Jan Simons.

Alla sua 456a sessione plenaria, dei giorni 30 settembre e 1° ottobre 2009 (seduta del 30 settembre), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 167 voti favorevoli, 1 voto contrario e 5 astensioni.

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) con viene con la Commissione sulla necessità di un radicale riesame degli orientamenti della TEN-T visto che dal 1996 l'UE si è allargata con l'adesione di numerosi nuovi Stati membri. Per effetto sia degli allargamenti dell'UE, sia dell'evoluzione delle priorità della politica del settore, in particolare con la maggiore attenzione rivolta all'ambiente e al clima, risulta necessario riorientare la rete delle infrastrutture di trasporto dell'Unione europea.

1.2 Circa il problema delle crescenti emissioni di CO₂ e delle criticità infrastrutturali e organizzative del settore del trasporto merci, il Comitato conviene con la Commissione sulla necessità di attuare per questo settore delle soluzioni integrate comodalità in modo da realizzare sinergie per gli utenti.

1.3 Il CESE auspica che impostando una nuova TEN-T si presti grande attenzione alla cosiddetta politica europea di vicinato (PEV), ossia ai collegamenti verso l'Est e il Sud dell'UE: la Commissione e gli Stati membri dovrebbero anzitutto concentrarsi sulla rete e non già su singole opere infrastrutturali. In questo modo si promuove anche la solidarietà fra gli Stati membri.

1.4 Circa la forma di una prossima TEN-T la Commissione presenta tre opzioni. Al pari del Consiglio, il Comitato preferisce una struttura a doppio livello, con una rete globale e una «rete centrale», comprendente una rete prioritaria, definita se

condo criteri geografici, e un «pilastro teorico» per aiutare a integrare i vari aspetti della politica dei trasporti e delle infrastrutture di trasporto. Il Comitato ritiene che procedendo in questo modo le risorse finanziarie dell'UE possano essere utilizzate in maniera più efficace ed efficiente che in passato. Occorre creare un organo con il compito di coordinare l'utilizzazione dei fondi.

1.5 Il Comitato invita la Commissione a predisporre un quadro più vincolante per l'effettiva realizzazione della «rete prioritaria» e per sistemi interoperabili di gestione dei trasporti, prevedendo anche sanzioni adeguate.

1.6 Riguardo alla futura programmazione della TEN-T, il Comitato può convenire con l'approccio esposto dalla Commissione nel suo Libro verde, ossia il principio secondo cui ciascun modo di trasporto verrebbe utilizzato all'interno di una catena di trasporti comodale in funzione dei suoi vantaggi comparativi, e quindi assolve un ruolo importante per la realizzazione degli obiettivi climatici dell'Unione europea. L'obiettivo da perseguire deve rimanere il passaggio alla catena di trasporto più rispettosa dell'ambiente.

2. Introduzione

2.1 Il 4 febbraio 2009 la Commissione ha presentato il *Libro verde TEN-T: riesame della politica - Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti*, in cui appunto riesamina la sua politica relativa a una rete transeuropea di trasporto (TEN-T).

2.2 Con questo riesame la Commissione intende coinvolgere il maggior numero possibile di soggetti interessati, in modo da poter beneficiare delle conoscenze, dell'esperienza e delle opinioni degli esperti del settore. A tale scopo ha promosso una consultazione pubblica che si è conclusa il 30 aprile 2009.

2.3 La Commissione europea analizzerà i risultati della consultazione e ne terrà conto nei lavori per lo sviluppo della nuova politica sulle TEN-T. Si prevede che il resto del 2009 servirà a elaborare le reazioni al Libro verde e a compiere gli studi necessari. All'inizio del 2010 la Commissione intende presentare la metodologia della politica in materia e quindi, alla fine del 2010, proposte legislative riguardanti il riesame degli orientamenti relativi alle TEN-T ed eventualmente il regolamento sulle TEN-T.

2.4 Gli artt. 154-156 del Trattato CE definiscono la politica relativa alle TEN-T come un contributo al raggiungimento degli obiettivi del mercato interno sul fronte della crescita e alla creazione di posti di lavoro, nonché alla realizzazione della coesione sociale, economica e geografica a beneficio di tutti i singoli cittadini e di tutte le imprese.

2.5 Inoltre, occorre realizzare uno sviluppo sostenibile attribuendo particolare importanza ai requisiti relativi alla protezione dell'ambiente. La politica relativa alla TEN-T dovrà cercare di fornire un contributo importante all'attuazione degli obiettivi 20/20/20 che l'Unione europea persegue sul fronte del clima.

2.6 La politica dell'UE sulla TEN-T è stata definita nel periodo 1990-1995 e adottata con la decisione del Parlamento europeo e del Consiglio del 1996. Da allora ha beneficiato di 400 miliardi di euro di investimenti in progetti per le infrastrutture di trasporto d'interesse comunitario, di cui molti sono stati tuttavia realizzati con notevole ritardo. La maggior parte dei progetti riguardanti i trasporti su strada (rispetto al numero complessivo dei progetti considerati prioritari) è stata portata a termine dagli Stati membri, soprattutto durante la prima fase della TEN-T (1996-2003). Nei casi evidenti occorre sviluppare ulteriormente e al più presto le infrastrutture che consentono il ricorso a modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente.

2.7 Circa il 30 % dei 400 miliardi di euro investiti proviene da fonti di finanziamento comunitarie, come il bilancio TEN-T, il Fondo di coesione, la BERS e la BEI. Si stima che dovranno essere ancora investiti 500 miliardi di euro. Complessivamente si prevede che l'80 % dei fondi destinati alle TEN-T verrà utilizzato per il settore ferroviario.

2.8 L'esperienza insegna che difficilmente i cittadini europei avvertiranno i risultati e il valore aggiunto della TEN-T. Con l'approccio che propugna ora nel Libro verde in esame la Commissione cerca di rimediare a questa lacuna e imposta la futura politica della TEN-T in funzione degli obiettivi centrali del cambiamento climatico.

2.9 La stessa Commissione è convinta della necessità di un profondo riesame della politica della TEN-T. Mediante un processo d'integrazione degli obiettivi economici e ambientali che tiene chiaramente conto dell'esigenza di trasporti efficienti di persone e di merci, sulla base della comodità e di tecniche innovative, si dovrebbero gettare basi solide per contribuire efficacemente agli obiettivi dell'Unione europea in materia di clima.

2.10 Data l'ampia portata del riesame, sotto il profilo sia politico che socioeconomico, ambientale, istituzionale, geografico e tecnico, la Commissione ha optato per la pubblicazione del Libro verde, in cui formula le sue idee e con il quale offre ai soggetti interessati, tramite la consultazione pubblica, l'opportunità di esprimere le proprie considerazioni e di formulare suggerimenti per una nuova politica della TEN-T.

2.11 Nella sua risoluzione del 22 aprile 2009 il Parlamento europeo si è espresso in merito a questo Libro verde sulla futura politica della TEN-T: ha osservato di essere d'accordo sull'idea di un «pilastro teorico», anche se ancora piuttosto vaga, ma ha giudicato più utili dei progetti concreti, assicurando che un numero prevalente di progetti prioritari sia destinato a promuovere tipologie di trasporto rispettose dell'ambiente.

2.12 Nella riunione dell'11 e 12 giugno 2009 il Consiglio europeo ha affermato che tutti i progetti prioritari della TEN-T in corso dovrebbero costituire parte integrante di una rete coerente di priorità comprendente sia le infrastrutture in essere, sia quelle in costruzione, sia i progetti d'interesse comunitario. Occorre conferire a questi progetti un carattere multimodale prestando attenzione ai nodi e ai punti di connessione intermodale.

2.13 Inoltre il Consiglio ritiene che la politica della TEN-T debba contribuire in larga misura agli obiettivi riguardanti i cambiamenti climatici e l'ambiente. L'integrazione ottimale e la cooperazione di tutti i modi di trasporto, al livello sia delle infrastrutture «materiali» che dei sistemi «intelligenti» di trasporto, dovrebbero contribuire a servizi di trasporto comodali efficienti e creare così una base solida che permetta al settore dei trasporti di ridurre le emissioni di CO₂ e di altro tipo.

3. Osservazioni di carattere generale

3.1 Il Comitato giudica che la Commissione, dopo aver constatato che non si è riusciti ad attuare come voluto la decisione del Parlamento europeo e del Consiglio del 1996 per la realizzazione di una rete infrastrutturale europea d'interesse comunitario (il che emerge anche dalla *Comunicazione della Commissione - Le reti transeuropee: verso un approccio integrato* COM(2007) 135 def.), abbia intrapreso misure adeguate per gettare le basi di un profondo riesame della politica TEN-T attraverso la consultazione pubblica tramite il Libro verde in esame.

3.2 Il Comitato conviene con la Commissione sulla necessità di un radicale riesame degli orientamenti della TEN-T anche perché, dopo i successivi allargamenti dell'UE intervenuti dopo il 1996, con l'adesione di numerosi nuovi Stati membri, un riorientamento della politica relativa alla rete delle infrastrutture di trasporto dell'Unione europea risulta indispensabile.

3.3 La valutazione della politica compiuta dalla Commissione riguardo agli orientamenti della TEN-T indica che l'allargamento dell'Unione europea ha pregiudicato l'efficacia della programmazione iniziale della rete, destinata a riunire parti significative delle reti nazionali dei diversi modi di trasporto e a collegarle fra di loro alle frontiere nazionali.

3.4 Visto che per realizzare una nuova TEN-T occorreranno finanziamenti enormi, il Comitato giudica necessario prendere in considerazione fattori ed elementi quanto più pertinenti possibile per operare scelte corrette e ben ponderate. Anzitutto il Comitato raccomanda che i mezzi finanziari rispecchino le ambizioni e non il contrario.

3.5 La base della futura politica delle TEN-T viene dal Trattato CE. In effetti, gli artt. 154-156 sanciscono i criteri di cui occorre tener conto. In passato non si è attribuita importanza sufficiente allo sviluppo sostenibile, e quindi agli obiettivi riguardanti il clima, ma il Comitato conviene con la Commissione sul fatto che si tratta invece di un elemento essenziale della politica dei trasporti in generale, e quindi anche della TEN-T. Del resto il Comitato lo ha già fatto presente nel suo parere del 13 marzo 2008 (TEN/298 - CESE 488/2008), sottolineando anche l'importanza di un approccio integrato.

3.6 Per dare attuazione alle disposizioni del Trattato sono stati definiti i cosiddetti orientamenti TEN-T, i quali indicano le condizioni per scegliere i progetti d'interesse comunitario che beneficiano del sostegno degli Stati membri. L'obiettivo ultimo di questi orientamenti è la creazione di un'unica rete multimodale capace di consentire trasporti sicuri ed efficienti in maniera innovativa.

3.7 Il Comitato conviene con la Commissione sulla necessità di ricercare delle soluzioni comodalità per il settore dei trasporti di merci su strada in modo da ovviare ai problemi originati dalle crescenti emissioni di CO₂ e alle criticità infrastrutturali e organizzative. Ad esempio, il Comitato è d'accordo con la Commissione sulla grande importanza dello sviluppo delle autostrade del mare per dare ulteriore impulso alle TEN-T.

3.8 La Commissione ritiene che la politica riveduta delle TEN-T dovrebbe svilupparsi a partire dai risultati sinora conseguiti e assicurare la continuità dell'approccio precedentemente convenuto. Il Comitato si chiede se un tale approccio sia effettivamente compatibile con un radicale riesame della politica

relativa alle TEN-T. Ad ogni modo, il Comitato ritiene che una valutazione degli attuali progetti prioritari (cfr. allegato 3 degli Orientamenti TEN-T) sulla scorta di criteri obiettivi debba portare a un adeguamento del suddetto allegato, e quindi anche, eventualmente, alla scomparsa di progetti che vi figurano.

3.9 Per quanto riguarda l'impostazione di una nuova politica della TEN-T, il Comitato concorda con la Commissione sul fatto che questa dovrà poggiare su un duplice obiettivo, che integri economia e ambiente. Il Comitato è convinto che un approccio integrato permetta sinergie soprattutto se concerne progetti legati all'allargamento dell'Unione. Perciò è importante che, nella scelta di una rete, si siano accertate le conseguenze per l'ambiente, anche sotto il profilo dell'impatto sul clima. Occorre dunque ricercare un equilibrio fra, da una parte, gli interessi economici e, dall'altra, la salvaguardia dell'ambiente, promuovendo un sistema di trasporto sostenibile ed efficiente, imperniato sul principio della comodità.

3.10 Come modello il Comitato addita l'integrazione dei trasporti aerei e ferroviari su percorsi fino a 500 km, che viene stimolata dal mercato. In proposito, i collegamenti ad alta velocità hanno grande importanza per il trasporto di passeggeri, ma anche nel trasporto merci esistono interessanti opportunità per l'integrazione degli aeroporti europei nella rete ferroviaria europea.

3.11 Il Comitato ritiene che la nuova TEN-T debba anzitutto concentrarsi sulla rete, materiale e immateriale, ponendo l'accento sul cosiddetto «vicinato», ad esempio sulle infrastrutture dell'Unione europea per i collegamenti da Ovest a Est e da Nord verso Sud (Via Baltica, Helsinki-Atene). Il Comitato ritiene che il cosiddetto approccio «di vicinato» sia utile per la solidarietà fra le popolazioni dell'Unione.

3.12 La Commissione suggerisce che, per determinare il valore aggiunto europeo, tutti i progetti d'interesse comune selezionati andrebbero sottoposti a un'analisi armonizzata costi-benefici e basata su una serie di criteri. In tal modo si potrà tener conto di tutti i fattori, misurabili o meno in termini monetari, e gli aiuti europei potrebbero essere assegnati in maniera equa e obiettiva, limitandoli a quei progetti che presentano un valore aggiunto effettivo per l'UE. Il Comitato ritiene che vada applicato qualsiasi metodo idoneo a un utilizzo dei fondi comunitari più efficace ed efficiente.

3.13 In particolare, un metodo armonizzato di questo tipo sarebbe utile per occuparsi dei punti critici delle infrastrutture transfrontaliere, dove si pone spesso il problema della ripartizione dei costi. In questo metodo sarà possibile razionalizzare il programma TEN-T, incentrandolo anche maggiormente sul binomio economia e ambiente.

3.14 Nel Libro verde la Commissione invita a privilegiare una delle seguenti opzioni circa la futura TEN-T:

- mantenere l'attuale struttura a doppio livello, comprendente la rete globale e una serie di progetti prioritari (distinti l'uno dall'altro),
- un unico livello costituito da progetti prioritari, eventualmente collegati in una rete prioritaria,
- una struttura a doppio livello con la rete globale e una rete centrale, comprendente una rete prioritaria, definita secondo criteri geografici, e un pilastro teorico per aiutare a integrare i vari aspetti della politica dei trasporti e delle infrastrutture di trasporto.

3.15 Il Comitato preferisce la terza opzione. Ritiene che i mezzi finanziari dell'UE debbano essere impegnati in maniera più efficace che in passato e che la concentrazione di mezzi su una rete centrale sia il sistema migliore per conseguire tale obiettivo. La rete globale dovrà essere mantenuta: in effetti non potrà essere scartata facilmente perché nel corso degli anni l'applicazione di una parte della legislazione comunitaria sui trasporti è stata abbinata all'entità dell'attuale rete TEN-T. Questi progetti potrebbero quindi ora fare appello ai finanziamenti del Fondo per lo sviluppo regionale e del Fondo di coesione, e quindi non più agli aiuti del bilancio TEN-T.

3.16 Per utilizzare i mezzi finanziari dell'UE in maniera efficace ed efficiente, il Comitato giudica necessario creare un organo con il compito di coordinare l'utilizzo dei fondi.

3.17 Secondo il Comitato, una rete prioritaria definita secondo criteri geografici dovrebbe essere costituita da assi effettivamente multimodali che colleghino i centri più importanti, per motivi economici e per densità di popolazione, sia fra di loro, sia con i nodi principali della navigazione marittima, delle vie navigabili interne e dei collegamenti aerei. Questa rete dovrebbe soddisfare i requisiti previsti per la tutela dell'ambiente e la promozione di uno sviluppo sociale e sostenibile.

4. Osservazioni specifiche

4.1 Uno sviluppo sostenibile, e soprattutto gli obiettivi ambiziosi per il clima, come quelli fissati dall'UE nel dicembre 2008, richiedono un adeguamento dell'approccio adottato dalla Commissione riguardo alle reti transeuropee. Il Comitato condivide con la Commissione sul fatto che, di per sé, le considerazioni ambientali sarebbero già una buona ragione per procedere a un riesame. Fa ad ogni modo presente che questo risulta auspicabile anche per la mancata realizzazione di progetti previsti e per l'allargamento dell'Unione europea.

4.2 Il Comitato è di per sé d'accordo sull'idea della Commissione che tutti i progetti d'interesse comune andrebbero sottoposti a un'analisi costi-benefici, ma ritiene che si potrebbe ricorrere anche ad altri metodi che avrebbero il medesimo effetto. Richiama comunque l'attenzione sulla necessità di accertare e valutare gli effetti esterni in modo più uniforme.

4.3 Il Comitato conviene con la Commissione sul fatto che in un riesame della TEN-T una rete costituita da grandi progetti infrastrutturali collegati fra di loro deve essere supportata da un pilastro teorico. Tiene poi a sottolineare che la Commissione dovrebbe concentrare buona parte dei suoi sforzi di coordinamento alla realizzazione di questo tipo di progetti.

4.4 Il Comitato fa presente che investendo sistematicamente nella ricerca e sviluppo tecnologici in Europa si sono offerte nuove possibilità per realizzare gli obiettivi della politica europea dei trasporti con mezzi diversi dai semplici investimenti nelle infrastrutture materiali.

4.5 Perciò, in varie sue comunicazioni, come il piano d'azione *Logistica* e il piano d'azione *Sistemi di trasporto intelligenti*, la Commissione ha definito possibilità e idee per politiche da adottare. Attuando queste nuove tecnologie si devono comunque evitare ricadute negative sulle condizioni di lavoro e sulla protezione dei dati.

4.6 Si può quindi citare la *Green Car Initiative*, che rientra nel programma per la ripresa economica in Europa e che illustra come l'applicazione di tecnologie propulsive pulite e di una logistica intelligente possa accrescere l'efficacia e l'efficienza del sistema di trasporto europeo. Va altresì ricordato che, sotto il profilo delle innovazioni, il programma d'azione *Naiades* è diretto alla promozione generale della navigazione interna.

4.7 Il piano d'azione *Logistica* menzionato al punto 4.5 espone in maniera sommaria l'idea dei «corridoi verdi». Il Comitato preferirebbe una precisazione al riguardo perché a suo avviso i corridoi verdi implicano anche la disponibilità di modi di trasporto alternativi fra due nodi per poter operare scelte efficaci sotto il profilo dei costi.

4.8 Sinora la realizzazione della TEN-T era vista come un obbligo degli Stati membri interessati ad impegnarsi direttamente. Benché la creazione d'infrastrutture sia di per sé una competenza nazionale, per la creazione della rete prioritaria il Comitato invita la Commissione a prevedere un quadro più vincolante per la sua realizzazione concreta, incluse sanzioni adeguate. Ciò dovrebbe valere anche per i sistemi interoperabili di gestione del traffico.

4.9 Il Comitato ritiene che le autostrade del mare dovranno svolgere esplicitamente un ruolo nel processo di riflessione sulla rete prioritaria e che al riguardo occorrerà prestare maggiore attenzione alla più ampia rete logistica in modo da dotare i porti marittimi dell'UE di un accesso soddisfacente e di collegamenti adeguati all'entroterra, ferma restando la necessità di escludere assolutamente qualsiasi distorsione della concorrenza.

4.10 Infine, il Comitato conviene su vari punti citati dalla Commissione nel suo Libro verde, di cui occorrerà tener conto nella futura programmazione della TEN-T. Si possono citare: le

diverse esigenze del traffico passeggeri e merci, il fatto che gli aeroporti siano particolarmente sensibili ai prezzi dei carburanti, la sicurezza, le tendenze economiche, la salvaguardia dell'ambiente, i problemi dei porti marittimi (menzionati al punto 4.9) e la logistica relativa alle merci, la quale presuppone che ciascun modo di trasporto venga utilizzato in funzione dei suoi vantaggi comparativi all'interno di una catena di trasporti comodali efficiente e ha un ruolo importante per la realizzazione degli obiettivi dell'Unione europea relativi al clima. L'obiettivo da perseguire deve rimanere il passaggio alla catena di trasporto più rispettosa dell'ambiente.

Bruxelles, 30 settembre 2009.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Mario SEPI

Antonio Tajani

Vicepresidente della Commissione europea, responsabile dei Trasporti

**Intervento al convegno di chiusura della Conferenza sul futuro delle Reti transeuropee di trasporto
TEN-T DAYS 2009**

Chiusura della Conferenza sul futuro delle Reti transeuropee di trasporto, TEN-T DAYS 2009

Napoli, 22 ottobre 2009

Signora Ministro dei Trasporti svedese,
Signor Ministro dei Trasporti italiano,
Onorevoli Ministri,
Signore,
Signori,

Siamo giunti al termine di queste due giornate di lavori. La conferenza è stata animata da dibattiti ricchi di spunti, dove ognuno di noi ha condiviso le proprie riflessioni con gli altri partecipanti.

E' il momento di tirare le somme. Dai nostri incontri possiamo trarre numerose indicazioni ed insegnamenti, sempre utili ed originali, che consolidano l'impegno comune per lo sviluppo e la realizzazione delle Reti transeuropee di Trasporto (TEN-T).

In qualità di Vicepresidente della Commissione europea, responsabile delle politiche dei Trasporti, ho l'onore e l'onere di essere il custode ma anche l'esecutore di questo impareggiabile tesoro di esperienze.

Il futuro della politica dei Trasporti - come abbiamo visto nel corso della kermesse ospitata dalla splendida città di Napoli - abbraccia un vasto territorio di sfide nel breve e nel lungo termine.

E una nuova consapevolezza deve improntare tutta la nostra azione: la consapevolezza che i Trasporti del XXI secolo sono un Sistema, e che questo sistema è un "organismo complesso". Un organismo in costante evoluzione, dove l'infrastruttura è soltanto lo scheletro portante, indispensabile, di un'architettura ben più ampia ed articolata.

Penso - ad esempio - alla diffusione dei Sistemi intelligenti di Trasporto (ITS): soluzioni innovative che costituiscono il punto d'incontro tra ricerca tecnologica, industria dei Trasporti e politiche della mobilità sostenibile. Così come i microprocessori fanno "girare" i nostri computer, allo stesso modo gli ITS implementano le nostre infrastrutture dei Trasporti, abilitandole a una mobilità più versatile, più efficiente, più pulita.

RETI TEN-T: UN FUTURO SOSTENIBILE, RICCO DI OPPORTUNITA'

Come ho ricordato ieri nel mio intervento d'apertura, i Trasporti generano circa il 7% del Prodotto interno lordo (PIL) dell'Unione europea e impiegano il 5% dell'intera forza lavoro UE. Ma sono responsabili, altresì, di quasi un quarto delle emissioni di gas a effetto serra.

In questo settore si concentrano, pertanto, gli ingredienti tipici e le sfide principali sul fronte dello sviluppo sostenibile, che racchiude:

- sviluppo economico
- sviluppo sociale
- e rispetto dell'ambiente.

I trasporti - e le infrastrutture - rappresentano una componente essenziale per lo sviluppo armonioso e sostenuto delle economie moderne. Non esiste sistema economico solido - in grado di crescere, creare ricchezza e lavoro - che non sia dotato di infrastrutture moderne, su cui operare servizi di trasporto efficienti.

Occorre, tuttavia, aggiornare l'approccio alle Reti TEN. Questi grandi assi non costituiscono soltanto la spina dorsale di un sistema dei Trasporti veramente integrato, ma anche un laboratorio per le tecnologie più avanzate: un luogo dove l'apertura dei mercati, la trasparenza dell'informazione e la semplificazione delle procedure si completano e si fondono.

Il sistema dei Trasporti - come abbiamo ampiamente discusso nel corso di questi due giorni di convegni e workshop - è chiamato a confrontarsi con una duplice sfida: rafforzare la propria competitività, rispettando al contempo l'Ambiente. Quello che un tempo ci appariva come una sorta di "dicotomia" - ovvero i due risvolti di una stessa medaglia - oggi ci appare invece sempre più come un terreno fertile di nuove opportunità, un'occasione da non perdere.

In tale contesto, adottare una politica per i combustibili alternativi - che comprenda l'aspetto tecnologico, infrastrutturale, regolamentare, nonché l'aspetto degli incentivi economici - non è più una partita rinviabile. Solo così si può puntare all'obiettivo della 'decarbonizzazione' dei Trasporti, indicato dal Presidente Barroso.

Oggi la sfida ambientale, quella per la sicurezza energetica e quella per lo sviluppo economico e sociale ci impongono politiche convergenti, dove obiettivi e strumenti perseguono un'unica battaglia.

RETI TEN-T: GETTARE PONTI VERSO NUOVI ORIZZONTI

Il progetto delle Reti TEN-T si prepara a compiere un ulteriore salto di qualità, tanto ambizioso quanto necessario. Dopo essere nata e cresciuta all'interno dei confini dell'Ue, costituendo una "pietra angolare" del mercato interno europeo, oggi le Reti TEN-T sono mature per gettare ponti verso nuovi orizzonti, nuove culture, altri continenti.

L'estensione delle Reti transeuropee è un formidabile alleato per una "politica di vicinato" di successo. La cooperazione con l'Africa nel campo dei Trasporti - e delle infrastrutture dei Trasporti - rappresenta, oggi, un terreno comune e concreto che l'Unione europea condivide con i suoi partner africani.

Un ampio ventaglio di materie e settori trarranno grandi benefici dagli strumenti innovativi di collaborazione nei Trasporti, rendendo i due continenti davvero compartecipi dello sviluppo economico e sociale.

L'Europa vuole essere protagonista in Africa. Non soltanto per contribuire allo sviluppo di un sistema dei Trasporti e delle Infrastrutture, indispensabili alla crescita economica e alla stabilità politica di questo grande continente.

Abbiamo tutto l'interesse a giocare un ruolo di leader per lo sviluppo dei nostri partner africani: noi europei conosciamo l'Africa molto meglio di altri Paesi - come la Cina - che vi stanno aumentando rapidamente la loro presenza economica.

La vera sfida è partecipare allo sviluppo economico sostenibile dell'Africa. Perché solo un'Africa più prospera, che scopre il benessere, può ridurre vecchie e nuove povertà e - di conseguenza - è possibile arginare la pressione migratoria verso il Nord del mondo.

Questa Prima edizione del Forum euro-africano sui trasporti - tenuta su mia richiesta all'interno della Conferenza sulle Reti TEN - ci ha offerto la possibilità di discutere tutti gli argomenti di comune interesse: lo sviluppo delle reti transafricane; gli accordi quadro nel settore dell'aviazione; la sicurezza dei Trasporti; i finanziamenti e gli scambi di buone pratiche. Le nostre riunioni ci hanno permesso di approfondire un metodo e un calendario comune.

A tal proposito, con la Commissaria alle Infrastrutture dell'Unione Africana, signora Ibrahim, abbiamo posto la prima pietra per un progetto di interconnessioni delle Reti trans-europee e trans-africane. Una tappa fondamentale che è un risultato concreto, scaturito da questa prima edizione del Forum euro-africano dei Trasporti.

PIANO DI RIPRESA ECONOMICA UE (EERP)

COFINANZIAMENTO DI 18 PROGETTI INFRASTRUTTURALI

Oggi ho il piacere di consegnare ai Ministri dei Trasporti di 11 Stati membri le decisioni di co-finanziamento relative a 18 progetti infrastrutturali, nel quadro del Piano di rilancio economico europeo (EERP).

Si tratta di una prima infornata di progetti per i quali l'UE ha saputo sbloccare, in tempi rapidi, un totale di 500 milioni di euro. Una seconda serie di decisioni finanziarie sarà adottata entro la fine dell'anno.

Il cofinanziamento di queste grandi opere - nel quadro del programma TEN-T - gioca un ruolo chiave nel mantenere l'Europa in movimento. Le nostre capacità di riavviare la crescita economica, nel breve e medio termine, dipendono dalla qualità delle sue infrastrutture di Trasporto, dove il programma delle Reti transeuropee fa la "parte del leone".

In questo senso, lo sblocco di 500 milioni di euro ha mostrato la determinazione della Commissione europea di arginare e invertire il rallentamento economico, ridando fiato alla crescita e alla competitività.

A prescindere dalla particolare congiuntura economica, queste misure perseguono i nostri obiettivi di lungo termine: assicurare la competitività dell'Europa grazie a un network di infrastrutture durevoli, efficienti e al servizio dei cittadini.

IL NODO DEL FINANZIAMENTO

Naturalmente si può pensare che questi 500 milioni siano una somma insufficiente dinanzi ai bisogni e alle difficoltà del settore. Per questo, a partire da settembre 2008, ho incaricato un gruppo di lavoro di studiare insieme alla Banca europea degli investimenti (BEI) delle misure concrete per rispondere alle diverse problematiche legate alla messa in opera di un cantiere davvero di portata europea.

Questo gruppo ha presentato i primi risultati, ribadendo il ruolo fondamentale della BEI per quanto riguarda il sostegno ai progetti TEN-T. Si è concentrato anche sull'esame dei nuovi strumenti finanziari e accolgo con soddisfazione la creazione del Fondo europeo per l'energia, i cambiamenti climatici e le infrastrutture ("Fondo Margherita") con una dotazione che, spero, raggiungerà 1,5 miliardi di euro, garantendo così un apporto di fondi a numerosi progetti di interesse europeo.

Mi rallegro altresì del fatto che abbiamo aperto la strada all'emissione di obbligazioni sui progetti, e che siamo all'ascolto del mercato studiando meccanismi più ambiziosi in termini di garanzie bancarie e, in sintesi, che osiamo rimettere in discussione una serie di questioni senza mai scartare a priori alcuna soluzione. Chiaramente, bisogna passare dalla fase di studio alla fase di attuazione.

Nonostante i nostri sforzi – sia attraverso l'invito a presentare proposte straordinarie per un importo di 500 milioni di euro o attraverso meccanismi innovativi che attuiamo tramite la BEI - il bilancio del programma TEN-T resta insufficiente rispetto al fabbisogno: 8 miliardi di euro per il periodo 2007-2013, mentre per lo stesso periodo la richiesta in termini di investimenti è di 350 miliardi di euro!

Miei cari amici, sono convinto che la politica di dispersione a pioggia dei finanziamenti sia superata e che attualmente dobbiamo impegnarci con determinazione a favore dei trasporti in quanto priorità a livello sì europeo ma anche nazionale, perché gli Stati membri sono e restano i maggiori contributori, ma anche i maggiori utilizzatori della rete.

A breve comincerà la discussione sulla prossima programmazione finanziaria e sarà allora essenziale avere l'ambizione, il coraggio e la determinazione necessari per proporre soluzioni finanziarie all'altezza delle grandi tematiche che sono le nostre.

CONCLUSIONI

La conferenza di Napoli è stata anche l'occasione - come ho già avuto modo di dire ieri - per porre le basi di una vasta apertura della politica europea delle TEN-T.

Dopo quindici anni, questo programma ha ormai raggiunto un grado di maturità tale che ci consente questa ambizione. Non si tratta, naturalmente, di diluire le priorità interne dell'Unione europea, per di più in un momento in cui i Trasporti europei sono indeboliti dalla congiuntura sfavorevole.

Tuttavia, l'Unione europea può offrire soluzioni diversificate a sfide comuni. Ed è su queste sfide comuni che mi soffermo - insieme a voi – apprestandomi a concludere il mio intervento:

- Continuare a lavorare ad una rete integrata, tanto nell'ambito dell'Unione europea quanto con i partner ;
- Trovare il migliore equilibrio possibile fra sostenibilità economica e impatto ambientale ;
- Promuovere, nell'ambito della rete comune, un impiego ottimale dei diversi modi di trasporto ;
- Promuovere l'interoperabilità delle infrastrutture per garantire la continuità dei collegamenti transfrontalieri, all'interno delle frontiere dell'Unione europea, e al di fuori di esse ;
- Incentivare servizi di alta qualità nel quadro di un mercato aperto ;
- Sviluppare standard elevati in materia di sicurezza sulla base di norme armonizzate e stabili ;
- Sviluppare strumenti di finanziamento innovativi e flessibili, capaci di adeguarsi agli equilibri economici specifici di ogni modo di trasporto. Ad esempio: i partenariati pubblico-privato e l'emissione di obbligazioni sui progetti ;
- Promuovere l'impiego delle nuove tecnologie nei trasporti, in una doppia prospettiva di efficienza del servizio e di competitività industriale, ma senza trascurare gli aspetti ambientali.

Queste riflessioni indirizzeranno la revisione della politica TEN-T, costituendo inoltre la solida base dei futuri partenariati che l'Unione europea concluderà con i Paesi terzi.

Il vostro contributo è stato cruciale per individuare le priorità che ho appena elencato. Estendo a tutti voi i miei ringraziamenti per l'importante e concreta collaborazione di cui ci avete onorati. Grazie!

II SESSIONE

TUTELA DEI CONSUMATORI NEL SETTORE DELLA COMUNICAZIONE ELETTRONICA



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 26.8.2010
COM(2010) 245 definitivo/2

CORRIGENDUM:

Annule et remplace le document COM(2010) 245 final du 19.5.2010

Concerne toutes les versions linguistiques

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

Un'agenda digitale europea

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

Un'agenda digitale europea

INDICE

1.	Introduzione	3
2.	Le aree d'azione dell'agenda digitale.....	8
2.1.	Un mercato digitale unico e dinamico	8
2.2.	Interoperabilità e standard.....	16
2.3.	Fiducia e sicurezza	17
2.4.	Accesso ad internet veloce e superveloce	20
2.5.	Ricerca e innovazione	24
2.6.	Migliorare l'alfabetizzazione, le competenze e l'inclusione nel mondo digitale.....	27
2.7.	Vantaggi offerti dalle TIC alla società dell'UE.....	30
2.8.	Aspetti internazionali dell'agenda digitale	37
3.	Attuazione e gestione	39

1. INTRODUZIONE

Lo scopo generale dell'agenda digitale europea è ottenere vantaggi socioeconomici sostenibili grazie a un mercato digitale unico basato su internet veloce e superveloce e su applicazioni interoperabili.

La crisi ha vanificato anni di progressi economici e sociali e ha messo in luce le carenze strutturali dell'economia europea. Oggi l'Europa deve mirare innanzitutto a rimettersi in piedi. Per assicurare un futuro sostenibile, bisogna guardare sin d'ora oltre il breve termine; di fronte all'invecchiamento della popolazione e alla concorrenza mondiale abbiamo tre possibilità: lavorare più duramente, più a lungo o in modo più intelligente. Probabilmente dovremo fare tutte e tre le cose, ma la terza opzione è l'unica che garantisce ai cittadini europei un migliore stile di vita. Per raggiungere questo obiettivo, l'agenda digitale contiene proposte di azioni che devono essere intraprese con urgenza per riportare l'Europa sulla strada di una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. Queste proposte definiranno lo scenario per le trasformazioni che l'economia e la società, sempre più digitalizzate, porteranno nel lungo periodo.

La Commissione europea ha lanciato nel marzo 2010 la strategia Europa 2020¹ con l'intento di uscire dalla crisi e di preparare l'economia dell'UE per le sfide del prossimo decennio. La strategia Europa 2020 definisce una prospettiva per raggiungere alti livelli di occupazione, produttività e coesione sociale e un'economia a basse emissioni di carbonio, da attuare tramite azioni concrete a livello di UE e di Stati membri. Questa battaglia per la crescita e l'occupazione richiede un coinvolgimento al massimo livello politico e la mobilitazione di tutte le parti interessate in Europa.

L'agenda digitale europea è una delle sette iniziative faro della strategia Europa 2020, e mira a stabilire il ruolo chiave delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) per raggiungere gli obiettivi che l'Europa si è prefissata per il 2020².

L'agenda si prefigge di tracciare la strada per sfruttare al meglio il potenziale sociale ed economico delle TIC, in particolare di internet, che costituisce il supporto essenziale delle attività socioeconomiche, che si tratti di creare relazioni d'affari, lavorare, giocare, comunicare o esprimersi liberamente. Il raggiungimento degli obiettivi contenuti nell'agenda stimolerà l'innovazione e la crescita economica e migliorerà la vita quotidiana dei cittadini e delle imprese. Grazie a una maggiore diffusione e ad un uso più efficace delle tecnologie digitali l'Europa potrà affrontare

¹ [EUROPA 2020 - Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva - COM\(2010\) 2020.](#)
² L'agenda del digitale si basa sui risultati di estese consultazioni, in particolare sui contributi della *Relazione sulla competitività digitale in Europa 2009*, COM(2009)390, sulla consultazione pubblica della Commissione sulle priorità future nel settore delle TIC (2009), sulle conclusioni del Consiglio TTE di dicembre 2009, sulla consultazione e la strategia Europa 2020, sulla relazione *ICT Industry Partnership Contribution to the Spanish Presidency Digital Europe Strategy*, la relazione d'iniziativa del Parlamento europeo su *2015.eu*, e sulla la dichiarazione adottata durante la riunione ministeriale informale tenutasi a Granada ad aprile 2010. Tutti questi documenti sono consultabili sul sito: http://ec.europa.eu/information_society/eeurope/i2010/index_en.htm.

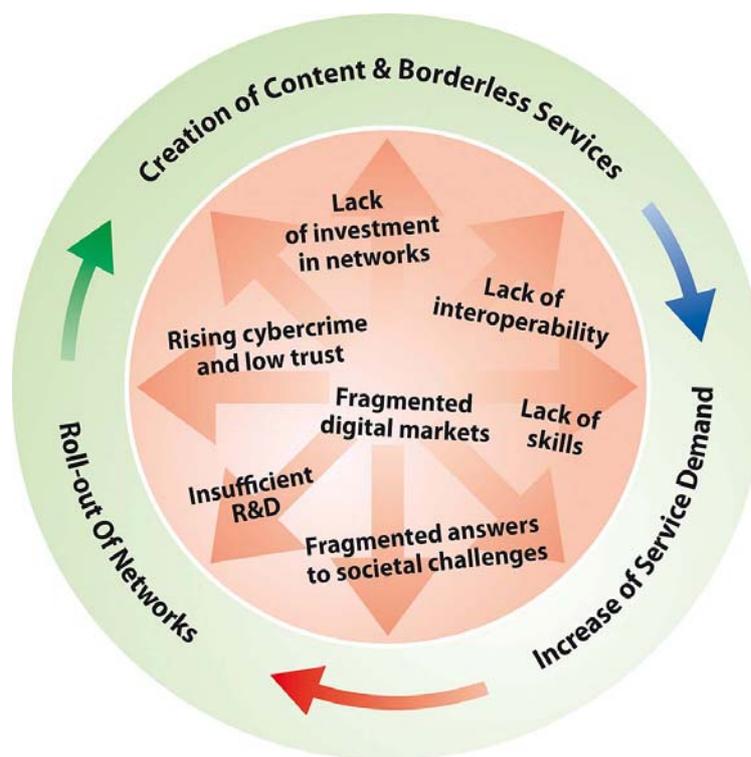
le sfide principali a cui è confrontata e offrire ai suoi cittadini una migliore qualità della vita, ad esempio sotto forma di un'assistenza sanitaria migliore, trasporti più sicuri e più efficienti, un ambiente più pulito, nuove possibilità di comunicazione e un accesso più agevole ai servizi pubblici e ai contenuti culturali.

Il settore delle TIC genera direttamente il 5% del PIL europeo e rappresenta un valore di mercato di 660 miliardi di euro l'anno, ma contribuisce alla crescita complessiva della produttività in misura notevolmente maggiore (il 20% deriva direttamente dal settore delle TIC e il 30% dagli investimenti nelle TIC). Ciò è dovuto al notevole dinamismo e innovazione propri del settore e all'influenza che le TIC esercitano sulla trasformazione delle modalità di funzionamento degli altri settori. Allo stesso tempo, l'impatto sociale delle TIC è diventato significativo: ad esempio, il fatto che in Europa oltre 250 milioni di persone usino internet ogni giorno e che praticamente tutti i cittadini europei posseggano un telefono cellulare ha cambiato il nostro stile di vita.

Lo sviluppo di reti ad alta velocità oggi ha lo stesso impatto rivoluzionario che ebbe un secolo fa lo sviluppo delle reti dell'elettricità e dei trasporti. Grazie all'evoluzione in atto nel settore dell'elettronica di consumo, i confini tra i diversi dispositivi digitali stanno scomparendo. I servizi convergono e si spostano dal mondo fisico a quello digitale, universalmente accessibile su qualsiasi dispositivo, che si tratti di *smartphone*, PC-tavoletta (*tablet PC*), computer, radio digitali o televisori ad alta definizione. Si prevede che entro il 2020 i contenuti e le applicazioni digitali saranno forniti quasi interamente online.

L'enorme potenziale delle TIC può essere sfruttato grazie a un circolo virtuoso di attività che funzionano correttamente. Innanzitutto, occorre mettere a disposizione contenuti e servizi interessanti in un ambiente internet interoperabile e senza confini. In questo modo si incentiva la domanda di velocità e capacità maggiori, che a sua volta crea opportunità di investimento in reti più veloci. La creazione e l'adozione di reti più veloci a loro volta aprono la strada a servizi innovativi che sfruttano velocità più elevate. Questo processo è illustrato nell'anello esterno della **Figura 1** (sotto).

Figura 1: Il circolo virtuoso dell'economia digitale



Questo flusso di attività può in larga misura autoalimentarsi, ma richiede un clima commerciale che favorisca gli investimenti e l'imprenditorialità. Sebbene il potere delle TIC di operare trasformazioni sia evidente, per sfruttarlo occorre risolvere alcuni problemi di rilievo: anche se molti cittadini europei stanno adottando abitudini di vita digitali basate su tecnologie che si definiscono "globali" e senza confini, non possono accettare che un mercato unico, concepito prima di internet, sia ancora gravemente incompleto online. I benefici che le persone potrebbero trarre dall'uso delle tecnologie digitali, in quanto cittadini, consumatori o lavoratori, sono limitati da preoccupazioni inerenti la riservatezza e la sicurezza e dalla mancanza o carenza di accesso a internet, usabilità, capacità adeguate o accessibilità per tutti. I cittadini europei sono delusi dalla mancata realizzazione di servizi pubblici migliori promessi dalle TIC e temono che, poiché internet ha accelerato la concorrenza a livello mondiale in termini di investimenti, posti di lavoro e influenza economica, l'Europa non si sia dotata degli strumenti necessari per prosperare in questo settore in crescita dell'economia della conoscenza.

Sulla base della consultazione delle parti interessate e degli spunti forniti dalla dichiarazione di Granada e dalla risoluzione del Parlamento europeo, la Commissione ha individuato i sette ostacoli principali, indicati nell'anello interno della **Figura 1** e descritti sinteticamente qui di seguito. Individualmente o in combinazione, questi ostacoli minano seriamente gli sforzi compiuti per sfruttare le TIC, evidenziano la necessità di una risposta esaustiva e unitaria a livello europeo e mostrano che l'Europa è in ritardo rispetto ai suoi partner industrializzati. Il numero di brani musicali scaricati attualmente negli Stati Uniti è quattro volte superiore rispetto all'UE, che presenta mercati frammentati e una carenza di contenuti scaricabili legalmente. Il 30% degli europei non ha mai usato internet, il tasso di penetrazione delle reti ad alta velocità a fibra ottica è solo dell'1% in Europa, contro

il 12% del Giappone e il 15% della Corea del Sud, infine, la spesa destinata dall'UE alle attività di ricerca e sviluppo nel settore delle TIC è pari solo al 40% della spesa degli USA.

- *Frammentazione dei mercati digitali*

L'Europa è tuttora un mosaico di mercati online nazionali e alcuni problemi, seppur risolvibili, impediscono ai cittadini di beneficiare dei vantaggi di un mercato digitale unico. I contenuti e i servizi commerciali e culturali devono poter superare i confini, cosa possibile eliminando le barriere normative e agevolando le fatturazioni e i pagamenti elettronici, la risoluzione delle controversie e rafforzando la fiducia dei consumatori. Si può e si deve fare di più nell'ambito del quadro normativo vigente per creare un mercato unico nel settore delle telecomunicazioni.

- *Manca di interoperabilità*

L'Europa non coglie ancora i massimi vantaggi dell'interoperabilità. Le carenze in materia di definizione degli standard, appalti pubblici e coordinamento tra amministrazioni pubbliche impediscono ai servizi e ai dispositivi digitali utilizzati dai cittadini europei di funzionare insieme come dovrebbero. L'agenda digitale può essere efficace solo se le sue diverse componenti e applicazioni sono interoperabili e si basano su standard comuni e piattaforme aperte.

- *Aumento della criminalità informatica e rischio di un calo della fiducia nelle reti*

I cittadini europei non si dedicheranno ad attività online più complesse a meno che non sentano di poter fare pieno affidamento, per sé e per i propri figli, sulle loro reti. L'Europa deve perciò affrontare l'emergere di nuove forme di criminalità (la "criminalità informatica") che vanno dall'abuso di minori al furto di identità agli attacchi informatici, e mettere a punto meccanismi di risposta. Parallelamente, il moltiplicarsi di basi di dati e nuove tecnologie che consentono di controllare gli individui a distanza sollevano nuove problematiche legate alla tutela dei diritti fondamentali degli europei per quanto riguarda i dati personali e la riservatezza. Internet è ormai un'infrastruttura di informazione talmente importante, sia per gli individui che per l'economia europea in generale, che i nostri sistemi e le nostre reti informatiche devono essere resistenti e protette da minacce di qualsiasi tipo.

- *Manca di investimenti nelle reti*

Occorre fare di più per assicurare l'installazione e l'adozione della banda larga per tutti, a velocità sempre maggiori, tramite tecnologie sia fisse che senza fili, e per facilitare gli investimenti nelle nuove reti internet ad altissima velocità, aperte e competitive, che saranno le arterie dell'economia del futuro. Occorre incentrare la nostra azione sulla fornitura di incentivi atti a incoraggiare gli investimenti privati, integrati da investimenti pubblici mirati, senza creare nuovi monopoli delle reti, e migliorare l'attribuzione delle bande dello spettro.

- *Impegno insufficiente nella ricerca e nell'innovazione*

In Europa gli investimenti continuano ad essere insufficienti, l'impegno è frammentato, la creatività delle PMI è sottoutilizzata e il vantaggio intellettuale della

ricerca non si converte in vantaggio competitivo per le innovazioni basate sul mercato. Occorre fare leva sul talento dei ricercatori per creare un clima di innovazione nel quale le aziende europee di qualunque dimensione che operano nel settore delle TIC possano mettere a punto prodotti eccellenti in grado di generare una domanda. Occorre perciò far fronte al carattere non ottimale degli sforzi di ricerca e innovazione attuali reperendo più investimenti privati e garantendo una migliore coordinazione e concentrazione di risorse, un accesso "più leggero e più veloce" delle PMI digitali ai fondi UE per la ricerca, alle infrastrutture di ricerca comuni e a poli di innovazione; occorre infine mettere a punto standard e piattaforme aperte per nuovi servizi e applicazioni.

- *Manca di alfabetizzazione digitale e competenze informatiche*

L'Europa soffre di una crescente carenza di competenze professionali nel settore delle TIC e di analfabetismo digitale. Queste carenze escludono molti cittadini dalla società e dall'economia digitale e limitano il forte effetto moltiplicatore sull'aumento della produttività che deriverebbe dall'adozione delle TIC. Questa situazione richiede una reazione coordinata, la cui iniziativa spetta agli Stati membri e alle altre parti interessate.

- *Opportunità mancate nella risposta ai problemi della società*

Sfruttando appieno il potenziale delle TIC, l'Europa potrebbe affrontare in maniera molto più efficace alcuni dei problemi più pressanti per la comunità, come ad esempio i cambiamenti climatici e le altre pressioni sull'ambiente, l'invecchiamento demografico e i costi sanitari crescenti, lo sviluppo di servizi pubblici più efficienti e l'integrazione delle persone con disabilità e la digitalizzazione del patrimonio culturale europeo per metterlo a disposizione della generazione attuale e di quelle future.

L'agenda digitale europea individua le azioni fondamentali basate sulla necessità di affrontare in modo sistematico queste sette aree problematiche, ed essendo un'iniziativa orizzontale copre le tre dimensioni di crescita definite nella strategia Europa 2020. Nelle sezioni che seguono sono illustrate in maggiore dettaglio queste problematiche che mostrano la necessità di compiere le azioni individuate come un insieme di programmi finalizzati a promuovere le prestazioni socioeconomiche dell'Europa. La Commissione continuerà a vigilare sulla comparsa di ulteriori ostacoli e agirà di conseguenza.

L'agenda digitale richiede un impegno elevato e continuo sia a livello di UE che di Stati membri (anche a livello regionale). Non può avere successo senza un contributo sostanziale da parte delle altre parti interessate, compresi i giovani "figli dell'era digitale", dai quali abbiamo molto da imparare. Questa agenda è un'istantanea dei problemi e delle opportunità esistenti e di quelli prevedibili ed evolverà alla luce dell'esperienza e dei rapidi cambiamenti nelle tecnologie e nella società.

2. LE AREE D'AZIONE DELL'AGENDA DIGITALE

2.1. Un mercato digitale unico e dinamico

È ora che un nuovo mercato unico permetta di sfruttare i benefici dell'era digitale.

Internet è senza confini ma i mercati online, sia in UE che a livello mondiale, sono ancora divisi da molteplici barriere che ostacolano non solo l'accesso ai servizi di telecomunicazione paneuropei ma anche ai servizi e ai contenuti internet che dovrebbero avere una dimensione mondiale. Questa situazione è insostenibile. In primo luogo, la creazione di contenuti e servizi online interessanti e la loro libera circolazione all'interno dell'UE e oltre i suoi confini sono essenziali per attivare il circolo virtuoso della domanda. Tuttavia, permane una frammentazione che soffoca la competitività nell'economia digitale europea. Per questo non sorprende che l'UE accusi un ritardo in mercati come quello dei servizi dei media, sia in termini di accesso per i consumatori sia in termini di modelli commerciali che possono creare posti di lavoro in Europa. La maggior parte delle imprese di internet che hanno avuto successo di recente (come Google, eBay, Amazon e Facebook) è nata fuori dall'Europa³. In secondo luogo, nonostante il corpus legislativo fondamentale che regola il mercato unico per quanto riguarda commercio elettronico, fatturazione elettronica e firma elettronica, le transazioni nell'ambiente digitale sono ancora troppo complesse e le norme sono applicate nei vari Stati membri in modo disomogeneo. In terzo luogo, i consumatori e le imprese devono far fronte ad una notevole incertezza in merito ai propri diritti e alla tutela giuridica di cui godono quando svolgono attività commerciali online. In quarto luogo, l'Europa è ancora molto lontana dall'avere un mercato unico dei servizi di telecomunicazione. Il mercato unico deve perciò subire un aggiornamento sostanziale per entrare nell'era di internet.

Per affrontare questi problemi sono necessarie azioni estese nelle aree descritte nei paragrafi seguenti.

2.1.1. *Aprire l'accesso ai contenuti*

I consumatori si aspettano, a ragione, di poter accedere ai contenuti online con la stessa facilità con cui accedono ai contenuti non in linea. In Europa manca un mercato unico nel settore dei contenuti. Ad esempio, per creare un servizio paneuropeo un negozio di musica online dovrebbe trattare con le varie società, nei 27 Stati membri, che si occupano della gestione dei diritti. I consumatori possono acquistare CD in qualsiasi negozio, ma spesso non possono acquistare musica da piattaforme online nei vari paesi dell'UE perché i diritti sono concessi in licenza su base nazionale. Questo è in contrasto con la relativa semplicità del contesto commerciale e dei canali di distribuzione in altri paesi, in particolare negli USA, e riflette la frammentazione di altri mercati come quelli asiatici (**Figura 2**).

Per mantenere la fiducia dei titolari di diritti e degli utenti e agevolare il rilascio transfrontaliero di licenze, occorre migliorare la **governance e la trasparenza nella gestione collettiva dei diritti** e adattare al progresso tecnologico. Soluzioni più

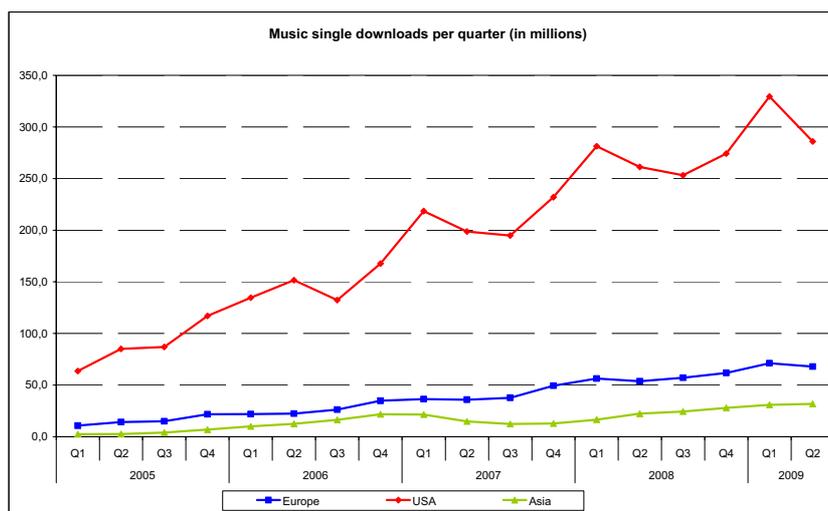
³ Solo una delle nove imprese che realizzano applicazioni TIC presenti nella lista Global 500 del Financial Times è europea. Solo 4 dei 54 siti web più visitati in tutta Europa sono europei.

agevoli, più uniformi e tecnologicamente neutre per le **licenze transfrontaliere e paneuropee** nel settore audiovisivo stimoleranno la creatività e aiuteranno i produttori e i distributori di contenuti, a vantaggio dei cittadini europei. Tali soluzioni dovrebbero tutelare la libertà contrattuale dei titolari dei diritti, che non sarebbero obbligati ad ottenere una licenza per tutti i paesi dell'UE, ma sarebbero liberi di limitare le proprie licenze ad alcuni territori e di stabilire da contratto l'ammontare dei diritti di licenza.

Se del caso, saranno valutate ulteriori iniziative che terranno conto delle specificità di tutte le diverse forme di contenuti online. A questo proposito, la Commissione non esclude né predilige, in questa fase, nessuna opzione o strumento giuridico particolare. Questi problemi sono stati affrontati anche da Mario Monti nel rapporto "Una nuova strategia per il mercato unico", presentato al presidente della Commissione europea il 9 maggio 2010; la Commissione darà seguito al documento con una comunicazione entro l'estate 2010⁴.

La distribuzione digitale di contenuti culturali, giornalistici e creativi, meno costosa e più rapida, consente agli autori e ai fornitori di contenuti di raggiungere un pubblico nuovo e più ampio. L'Europa ha bisogno di dare un impulso forte alla creazione, produzione e distribuzione (su tutte le piattaforme) di contenuti digitali. Ad esempio, in Europa ci sono editori molto validi, ma occorrono piattaforme online più competitive. Per fare ciò servono modelli commerciali innovativi che consentano di accedere ai contenuti e di acquistarli in molti modi diversi e di raggiungere un giusto equilibrio tra gli introiti dei titolari dei diritti e l'accesso del grande pubblico ai contenuti e alla conoscenza. Se tutte le parti interessate cooperano su basi contrattuali, questi nuovi modelli commerciali potrebbero avere successo senza la necessità di una regolamentazione formale. La disponibilità di un'offerta online legale, ampia e interessante costituirebbe anche una risposta efficace alla pirateria.

Figura 2: Musica scaricata – Il livello negli USA supera di quattro volte quello dell'UE



Fonte: Screen Digest

⁴ http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/president/news/press-releases/pdf/20100510_1_it.pdf, paragrafo 2.3.

Le amministrazioni pubbliche dovrebbero fare la loro parte nel promuovere i mercati dei contenuti digitali. Tutte le revisioni delle politiche pubbliche, comprese quelle inerenti agli aspetti fiscali, dovrebbero contemplare le sfide poste dalla convergenza. Ad esempio, i governi possono incentivare i mercati di contenuti mettendo a disposizione le **informazioni relative al settore pubblico** in modo trasparente, efficace e non discriminatorio. Sarebbe una fonte importante di crescita potenziale di servizi online innovativi. Il riutilizzo di queste fonti di informazione è stato in parte armonizzato⁵, ma altri enti pubblici devono essere tenuti ad aprire le loro banche di dati per applicazioni e servizi transfrontalieri⁶.

AZIONI

La Commissione attuerà le seguenti azioni:

- **Azione fondamentale 1: Semplificare le procedure di liberatoria e gestione dei diritti di autore e per il rilascio di licenze transfrontaliere** nei modi seguenti:
 - rafforzando la governance, la trasparenza e la concessione di licenze paneuropee per la gestione dei diritti (online), proponendo una **direttiva quadro sulla gestione collettiva dei diritti** entro la fine del 2010;
 - creando un quadro normativo che faciliti la digitalizzazione e la diffusione di opere dell'ingegno in Europa, proponendo una **direttiva sulle opere cosiddette "orfane"** entro il 2010, stabilendo un dialogo con le parti interessate per adottare misure ulteriori relative alle **opere fuori catalogo**, integrate dalla creazione di basi di dati contenenti informazioni relative ai diritti;
 - rivedendo, entro il 2012, la **direttiva sul riutilizzo dell'informazione del settore pubblico**, in particolare con riferimento all'ambito di applicazione e ai principi sui quali si basa l'imposizione di tariffe per l'accesso e l'uso.
- **Altre azioni:**
 - dopo un ampio dialogo con le parti interessate, stilare entro il 2012 una relazione sulla necessità di varare iniziative supplementari in aggiunta alla gestione collettiva dei diritti, che consentano ai cittadini dell'UE, ai fornitori di servizi di contenuti online e ai titolari dei diritti di sfruttare appieno il potenziale del mercato unico del digitale, comprese iniziative atte a promuovere le licenze transfrontaliere e paneuropee, senza escludere o favorire, in questa fase, alcuna opzione giuridica;
 - in preparazione di queste iniziative, pubblicare entro il 2010 un Libro verde relativo alle opportunità e alle sfide derivanti dalla distribuzione online di opere audiovisive e di altri contenuti creativi;
 - sulla base della revisione della direttiva relativa alle misure e alle procedure volte ad assicurare il rispetto dei diritti di proprietà intellettuale e in seguito ad

⁵ [Direttiva 2003/98/CE relativa al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico.](#)

⁶ Tale revisione terrà conto anche della recente [raccomandazione del Consiglio OCSE in tema di accesso e uso dell'informazione pubblica \(OECD Recommendation of the Council for Enhanced Access and More Effective Use of Public Sector Information\).](#)

un ampio dialogo con le parti interessate, redigere entro il 2012 una relazione sulle necessità di adottare altri provvedimenti per rafforzare la protezione contro violazioni permanenti dei diritti di proprietà intellettuale online, coerenti con le garanzie offerte dal quadro applicabile alle telecomunicazioni e ai diritti fondamentali sulla protezione dei dati e la riservatezza.

2.1.2. *Semplificare le transazioni online e transfrontaliere*

I consumatori europei non beneficiano ancora dei vantaggi che il mercato unico dovrebbe offrire, in termini di prezzi e di scelta, perché le transazioni online sono troppo complicate. La frammentazione limita anche la domanda di operazioni transfrontaliere di commercio elettronico. Meno di un decimo delle operazioni di commercio elettronico sono transfrontaliere e per i cittadini europei spesso è più semplice concludere tali operazioni con un'azienda americana che con un'azienda di un altro paese europeo. Ben il 92% di coloro che acquistano prodotti o servizi su internet si rivolge a venditori nazionali anziché a venditori esteri e per ragioni di natura tecnica o giuridica, ad esempio la mancata accettazione di carte di credito non nazionali, ben il 60% degli ordini transfrontalieri non va a buon fine. Ciò evidenzia la necessità di affrontare con urgenza le barriere normative che impediscono alle imprese europee di effettuare scambi transfrontalieri. La Commissione ha elencato tali ostacoli nella comunicazione sul commercio elettronico transfrontaliero tra imprese e consumatori nell'UE⁷.

L'Europa dispone di una moneta unica ma il mercato dei **pagamenti elettronici** e della **fatturazione elettronica** è ancora frammentato dai confini nazionali. Solo in un mercato integrato dei pagamenti le aziende e i consumatori potranno fare affidamento su metodi di pagamento sicuri ed efficaci⁸. Per questa ragione occorre completare al più presto l'**area di pagamento unica in euro (SEPA)** che costituirà anche una piattaforma di lancio per servizi a valore aggiunto collegati ai pagamenti, come l'elaborazione di un quadro europeo per la fatturazione elettronica.

È opportuno attuare in tempi brevi la direttiva sulla moneta elettronica⁹ in modo da aprire la strada ai nuovi entrati nel mercato offrendo soluzioni innovative in questo settore (come il "portafoglio mobile") che non vadano a scapito della protezione dei fondi dei consumatori. Questo nuovo mercato potrebbe rappresentare fino a 10 miliardi di euro da qui al 2012.

Le tecnologie relative all'identità elettronica e i servizi di autenticazione sono indispensabili per le transazioni su internet, sia nel settore privato che in quello pubblico. La modalità di autenticazione più diffusa oggi, ossia l'uso di password, può essere sufficiente per molte applicazioni, ma si rendono progressivamente necessarie soluzioni più sicure¹⁰. Le possibilità saranno numerose, perciò il settore, sostenuto da

⁷ Comunicazione sul commercio elettronico transfrontaliero tra imprese e consumatori nell'UE - COM(2009) 557.

⁸ I pagamenti elettronici e la fatturazione elettronica sono elementi imprescindibili per istituire la cosiddetta "giustizia elettronica", ossia procedure per rimborsi di piccola entità o il pagamento online delle spese procedurali.

⁹ Direttiva 2009/110/CE concernente l'avvio, l'esercizio e la vigilanza prudenziale dell'attività degli istituti di moneta elettronica.

¹⁰ Per questa ragione la Commissione ha proposto una Strategia europea sulla gestione dell'identità nel quadro del programma di Stoccolma - COM(2010) 171.

iniziative a livello di politiche, in particolare per quanto riguarda i servizi di "e-Government" (pubblica amministrazione online), deve assicurare l'interoperabilità sulla base di standard e piattaforme di sviluppo aperte.

AZIONI

La Commissione attuerà le seguenti azioni:

- **Azione fondamentale 2:** garantire il completamento dell'area di pagamento unica in euro (SEPA), anche adottando misure giuridiche vincolanti che fissino una data limite per la migrazione prima del 2010, e facilitare la creazione di un quadro europeo interoperabile di fatturazione elettronica pubblicando una comunicazione su questo soggetto e creando un forum per le diverse parti interessate;
- **Azione fondamentale 3:** nel 2011 proporre una revisione della **direttiva sulla firma elettronica**, al fine di istituire un quadro normativo per il riconoscimento e l'interoperabilità transfrontalieri di **sistemi di autenticazione elettronica sicuri**.
- **Altre azioni:**
 - valutare, entro la fine del 2010, l'**impatto della direttiva sul commercio elettronico** sui mercati online e avanzare proposte concrete.

Gli Stati membri sono chiamati a:

- attuare rapidamente e in modo coerente le **principali direttive a sostegno del mercato unico del digitale**, tra cui la direttiva sui servizi, la direttiva sulle pratiche commerciali sleali e il quadro normativo sulle telecomunicazioni;
- recepire, entro il 2013, la **direttiva IVA**¹¹ per garantire che le fatture elettroniche ricevano lo stesso trattamento delle fatture cartacee.

2.1.3. *Ispirare fiducia nel digitale*

Oggi la legislazione dell'Unione garantisce ai cittadini europei una serie di diritti relativi al contesto digitale, come la libertà di espressione e di informazione, la protezione dei dati personali e della riservatezza, i requisiti in materia di trasparenza e gli obblighi di servizio universale di telefonia e di accesso internet funzionale nonché una qualità minima del servizio.

Questi diritti, tuttavia, sono riconosciuti in varie norme e non sono sempre facili da reperire. Gli utenti devono essere in grado di trovare spiegazioni semplici e codificate dei loro diritti e doveri, espresse in modo trasparente e comprensibile, ad esempio tramite piattaforme online sul modello della guida "eYou – I tuoi diritti online"¹².

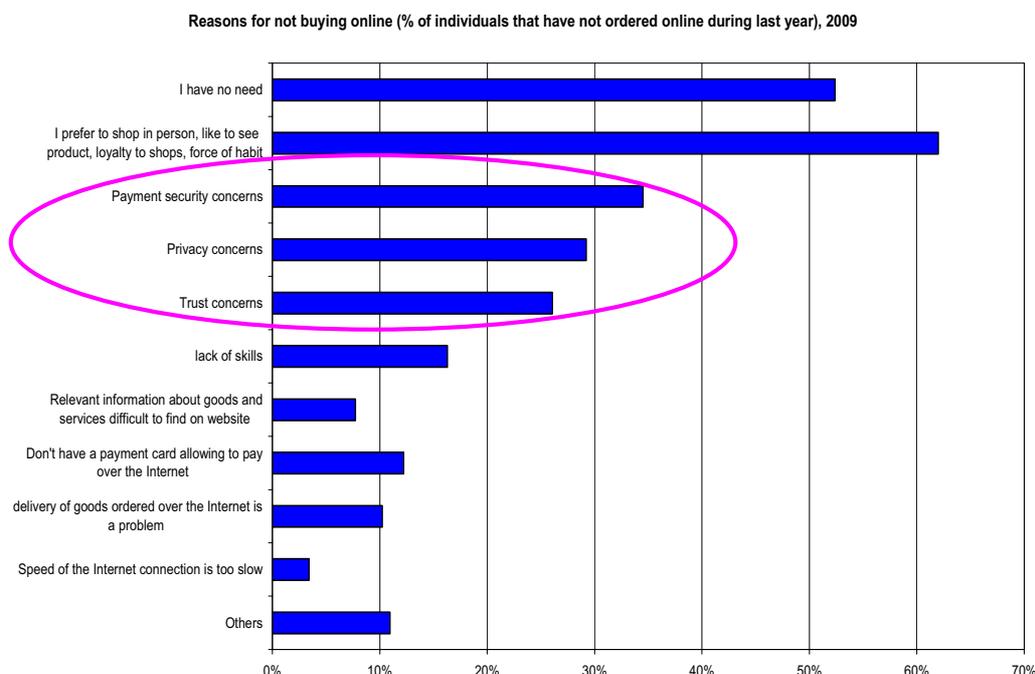
Nel frattempo, la mancanza di fiducia nel mondo digitale sta ostacolando seriamente lo sviluppo dell'economia online in Europa. Le preoccupazioni addotte più frequentemente dagli intervistati che non hanno fatto acquisti online nel 2009

¹¹ Direttiva che modifica la direttiva 2006/112/CE, come proposto dalla Commissione nel 2009.

¹² <http://www.ec.europa.eu/eyouguide>.

riguardavano la sicurezza dei pagamenti, la riservatezza e la fiducia (**Figura 3**). La revisione generale del quadro normativo in materia di protezione dei dati, attualmente in corso, è intesa a modernizzare gli strumenti giuridici pertinenti per far fronte alle sfide poste dalla globalizzazione e per trovare modalità neutre sul piano tecnologico per potenziare la sicurezza e la fiducia rafforzando i diritti dei cittadini.

Figura 3: Motivazioni addotte per non avere fatto acquisti online (% di persone che non ha fatto acquisti online nel 2009)



Fonte: Eurostat, Indagine comunitaria del 2009 sull'utilizzo delle TIC nelle famiglie e da parte degli individui.

I consumatori non **acquistano online** se non hanno la certezza che i loro diritti siano chiari e tutelati. Anche se la direttiva sul commercio elettronico impone dei requisiti in materia di trasparenza e informazione ai fornitori di servizi informatici e stabilisce dei requisiti minimi in materia di informazione per quanto riguarda le comunicazioni commerciali¹³, occorre controllare in maniera rigorosa che tali requisiti siano rispettati.

La direttiva sulle pratiche commerciali sleali¹⁴ e la direttiva concernente la commercializzazione a distanza di servizi finanziari¹⁵ consentiranno, in una certa misura, di rimediare alla situazione. La proposta di direttiva sui diritti dei consumatori¹⁶ deve essere adottata rapidamente per aumentare la fiducia dei consumatori e dei commercianti negli acquisti online transfrontalieri. La Commissione studierà anche come estendere i diritti dei consumatori che acquistano prodotti digitali. Le transazioni online transfrontaliere possono essere facilitate anche

¹³ Direttiva 2000/31/CE. Inoltre, potrebbe essere necessario allineare al progresso tecnologico le disposizioni in materia, ad esempio, di responsabilità limitata dei servizi della società dell'informazione.

¹⁴ Direttiva 2005/29/CE.

¹⁵ Direttiva 2002/65/CE.

¹⁶ Cfr. http://ec.europa.eu/consumers/rights/cons_acquis_en.htm.

rendendo più omogenea la legislazione in materia di contratti a livello europeo, sulla base di un alto livello di protezione dei consumatori. La Commissione lancerà inoltre una strategia a livello di UE per migliorare i sistemi alternativi di risoluzione delle controversie, proporrà uno strumento di riparazione online paneuropeo per il commercio elettronico e agevolerà l'accesso alla giustizia online. In aggiunta a queste iniziative, per stimolare la concorrenza e aumentare la tutela dei consumatori potrebbe essere aumentata la comparabilità dei prezzi al consumo (ad esempio tramite analisi comparative, test dei prodotti o siti web nei quali vengono messi a confronto i prezzi).

È possibile aumentare la fiducia anche creando **marchi di fiducia UE online** per i siti di vendita al dettaglio. La Commissione intende portare avanti questa idea consultando le parti interessate.

AZIONI

La Commissione attuerà le seguenti azioni:

- **Azione fondamentale 4:** riesaminare, entro la fine del 2010, il **quadro normativo dell'UE sulla protezione dei dati** per aumentare la fiducia degli individui e rafforzarne i diritti.
- **Altre azioni:**
 - proporre, entro il 2012, uno **strumento opzionale di diritto contrattuale che integri la direttiva sui diritti dei consumatori** per fare fronte alla frammentazione del diritto contrattuale, in particolare per quanto riguarda l'ambiente online;
 - entro il 2011 valutare, nell'ambito di un Libro verde, possibili iniziative relative ad una risoluzione alternativa delle controversie al fine di avanzare proposte per istituire un **sistema di risoluzione delle controversie online applicabile a tutta l'UE** per le operazioni di commercio elettronico entro il 2012;
 - indagare la possibilità di avanzare proposte nel campo della **riparazione collettiva** sulla base di una consultazione delle parti interessate;
 - entro il 2012, pubblicare un **codice dei diritti online nell'UE** che riassume in modo chiaro e accessibile i diritti degli utenti digitali nell'UE, integrato da un'analisi annuale delle infrazioni delle leggi a tutela dei consumatori online e delle misure di esecuzione adeguate, in coordinamento con la rete europea delle associazioni per la tutela dei consumatori;
 - entro il 2012, creare una piattaforma delle parti interessate per la creazione di **marchi di fiducia UE online**, in particolare per i siti web di vendita al dettaglio.

2.1.4. *Rafforzare il mercato unico dei servizi di telecomunicazione*

Oggi i mercati europei delle telecomunicazioni sono divisi per Stato membro e i sistemi di numerazione telefonica, rilascio di licenze e assegnazione delle frequenze hanno base strettamente nazionale e non paneuropea. Le strutture nazionali sono

sempre di più messe in discussione dalla concorrenza a livello mondiale e da internet.

La priorità della Commissione sarà **l'attuazione rapida e coerente del quadro normativo modificato**, unitamente ad un maggiore coordinamento dell'uso dello spettro e, se necessario, l'armonizzazione delle bande dello spettro per creare economie di scala nei mercati delle apparecchiature e dei servizi. Poiché il mercato unico richiede che questioni normative simili siano trattate nello stesso modo, la Commissione renderà prioritaria la diffusione di orientamenti sui principi normativi fondamentali per mezzo delle norme sulle comunicazioni elettroniche, in particolare per quanto riguarda i metodi di definizione dei costi e la non discriminazione; cercherà inoltre di individuare soluzioni durature per il roaming di voce e dati entro il 2012.

La Commissione farà leva anche sull'esperienza dell'Organismo dei regolatori europei delle comunicazioni elettroniche, di nuova istituzione, per **affrontare gli ostacoli che impediscono alle aziende e ai cittadini europei di sfruttare appieno** i servizi di comunicazione elettronica transfrontaliera. Ad esempio, una migliore armonizzazione dei regimi nazionali di numerazione basati sul quadro attuale potrebbe essere di aiuto ai produttori e ai rivenditori europei, grazie alla possibilità di concentrare su un unico numero di telefono, valido in tutta Europa, i servizi di vendita, assistenza postvendita e richiesta di informazioni da parte della clientela. Nel contempo, un migliore funzionamento dei numeri di utilità sociale (ad esempio il 116, utilizzato per segnalazioni relative a bambini scomparsi) andrà a vantaggio dei cittadini. Allo stesso modo, una maggiore comparabilità (ad esempio tramite analisi comparative) dei prezzi al consumo e per gli utenti stimolerà la concorrenza migliorando la tutela dei consumatori.

Infine, la Commissione valuterà, basandosi tra le altre cose sull'apporto pratico delle parti interessate, i **costi socioeconomici connessi al mancato intervento dell'Europa nei mercati delle telecomunicazioni**, delineando i vantaggi di un mercato più integrato, e proporrà le azioni più adeguate per ridurre tali costi.

AZIONI

La Commissione attuerà le seguenti azioni:

- entro il 2011 proporre iniziative per armonizzare maggiormente la **numerazione per la fornitura di servizi commerciali in tutta Europa**;
- sulla base del **programma relativo alla politica europea in materia di spettro radio**¹⁷, coordinare le condizioni tecniche e normative che si applicano all'uso dello spettro e, se necessario, armonizzare le bande dello spettro per creare economie di scala nei mercati delle apparecchiature e permettere ai consumatori di utilizzare le stesse apparecchiature e usufruire degli stessi servizi in tutta l'UE;
- entro il 2011 condurre un'analisi dei **costi connessi al mancato intervento dell'Europa nei mercati delle telecomunicazioni** per adottare misure supplementari volte a consolidare i vantaggi del mercato unico.

¹⁷ Cfr. l'azione fondamentale n. 8.

2.2. Interoperabilità e standard

Per poter costruire una società realmente digitale occorre un'effettiva interoperabilità tra i prodotti e i servizi delle tecnologie dell'informazione.

Internet è l'esempio migliore della potenza dell'**interoperabilità** tecnica: grazie alla sua architettura aperta, miliardi di persone in tutto il mondo possono utilizzare dispositivi e applicazioni interoperabili. Ma per cogliere appieno i vantaggi della diffusione delle TIC occorre aumentare ulteriormente l'interoperabilità di dispositivi, applicazioni, banche dati, servizi e reti.

2.2.1. Migliorare la definizione degli standard nel settore delle TIC

Il quadro applicabile alla definizione degli standard in Europa deve adattarsi ai mercati tecnologici in rapida evoluzione perché gli **standard** sono essenziali per l'interoperabilità. La Commissione continuerà a **riesaminare la politica europea in materia di standardizzazione** dando seguito al Libro bianco "Modernising ICT standardisation in the EU"¹⁸ e alla relativa consultazione pubblica. Tenendo conto delle norme relative alle TIC elaborate da alcuni forum e consorzi a livello mondiale, e del loro crescente rilievo, un obiettivo di primaria importanza è autorizzare l'uso di tali standard nella legislazione e negli appalti pubblici.

Inoltre, le indicazioni relative a regole trasparenti di divulgazione ex-ante dei **diritti essenziali di proprietà intellettuale** e dei **termini e condizioni per il rilascio di licenze** nel contesto della definizione di standard, che devono essere fornite in particolare nell'ambito della prossima riforma della politica di normazione dell'UE nonché a titolo delle norme antitrust aggiornate applicabili agli accordi di cooperazione orizzontale, potrebbero contribuire a limitare le domande di royalty per l'uso delle norme e quindi a fare abbassare i costi di accesso al mercato.

2.2.2. Promuovere un uso migliore degli standard

In occasione dell'acquisto di hardware, software e servizi IT, le amministrazioni pubbliche dovrebbero usare al meglio tutta la gamma di **standard pertinenti**, ad esempio selezionando quelle che possono essere attuate da tutti i fornitori interessati per favorire la concorrenza e ridurre il rischio di lock-in, connesso al fatto di affidarsi per lungo tempo a un determinato fornitore.

2.2.3. Potenziare l'interoperabilità tramite il coordinamento

Un'azione fondamentale per promuovere l'interoperabilità tra pubbliche amministrazioni sarà l'adozione, da parte della Commissione, di un'ambiziosa **strategia europea per l'interoperabilità** e la definizione di un **quadro europeo di interoperabilità** nell'ambito del programma ISA (Soluzioni di interoperabilità per le pubbliche amministrazioni europee¹⁹).

¹⁸ [Modernising ICT Standardisation in the EU - The Way Forward - COM\(2009\) 324.](#)

¹⁹ Soluzioni di interoperabilità per le pubbliche amministrazioni europee (ISA) (GU L 260 del 3.10.2009, pag. 20). ISA sostituisce il programma IDABC (Erogazione interoperabile di servizi paneuropei di governo elettronico alle amministrazioni pubbliche, alle imprese e ai cittadini) (GU L 181 del 18.5.2009, pag. 25).

Dato che non tutte le tecnologie diffusive sono basate su standard c'è il rischio, in questi settori, di perdere i vantaggi dell'interoperabilità. La Commissione esaminerà la fattibilità di **misure che potrebbero portare attori economici importanti a concedere licenze relative alle informazioni sull'interoperabilità** promuovendo nel contempo l'innovazione e la competitività.

AZIONI

La Commissione attuerà le seguenti azioni:

- **Azione fondamentale 5:** nell'ambito del riesame della politica UE in materia di standardizzazione, proporre strumenti giuridici sull'interoperabilità delle TIC entro il 2010 per modificare le **regole sull'applicazione degli standard in materia di TIC in Europa** al fine di consentire l'uso di alcune norme elaborate da forum e consorzi.
- **Altre azioni:**
 - promuovere norme adeguate ai diritti essenziali di proprietà intellettuale e alle condizioni per il rilascio di licenze nel contesto della definizione di standard, inclusa la **divulgazione ex-ante**, in particolare tramite orientamenti da elaborare entro il 2011;
 - nel 2011, pubblicare una comunicazione per dare **indicazioni** in merito al legame tra standardizzazione delle TIC e appalti pubblici per aiutare le amministrazioni pubbliche ad **applicare gli standard per promuovere l'efficienza e ridurre il rischio di lock-in**;
 - promuovere l'interoperabilità, adottando, nel 2010, una strategia europea per l'interoperabilità e un quadro europeo di interoperabilità;
 - esaminare la possibilità di adottare **misure** che possano spingere gli attori economici più importanti a concedere licenze relative alle **informazioni sull'interoperabilità** e di presentare una relazione in merito entro il 2012.

Gli Stati membri sono chiamati a:

- applicare il **quadro europeo di interoperabilità** a livello nazionale entro il 2013;
- concretizzare, entro il 2013, gli **impegni relativi all'interoperabilità e agli standard** che figurano nelle dichiarazioni di Malmö e Granada.

2.3. Fiducia e sicurezza

Gli europei non adotteranno una tecnologia di cui non si fidano. L'era digitale non è sinonimo di "grande fratello" né di "cyber far west".

Gli utenti devono essere sicuri e protetti quando si collegano a internet. La criminalità informatica, così come la criminalità nel mondo fisico, non può essere tollerata. Inoltre, alcuni dei servizi online avanzati più innovativi (come i servizi bancari o sanitari online) non esisterebbero se le nuove tecnologie non fossero pienamente affidabili. Finora internet si è dimostrato notevolmente sicuro, resistente e stabile, ma le reti informatiche e i terminali degli utenti rimangono vulnerabili e sono esposti ad una vasta gamma di minacce in costante evoluzione: negli ultimi anni

il numero di messaggi di posta elettronica indesiderati è cresciuto a tal punto da congestionare il traffico di posta su internet (secondo alcune stime dall'80% al 98% dei messaggi di posta elettronica sarebbe indesiderato²⁰); essi diffondono inoltre una lunga lista di virus e software maligni. I furti di identità e le frodi online crescono in maniera preoccupante, gli attacchi sono sempre più sofisticati (con trojan, botnet, ecc.) e spesso hanno finalità economiche, ma possono anche avere motivazioni politiche, come mostrano i recenti cyber-attacchi che hanno colpito Estonia, Lituania e Georgia.

Affrontare queste minacce e rafforzare la sicurezza nella società digitale è una responsabilità comune, degli individui quanto degli enti pubblici e privati, sia a livello nazionale che a livello mondiale. Per lottare contro lo sfruttamento sessuale e la pedopornografia, ad esempio, possono essere istituite piattaforme di segnalazione sia a livello nazionale che di Unione, unitamente a misure per rimuovere e impedire la visualizzazione di contenuti dannosi. Sono essenziali anche le attività educative e le campagne di sensibilizzazione rivolte al pubblico: l'UE e gli Stati membri possono intensificare gli sforzi, ad esempio tramite il programma per l'uso sicuro di Internet, fornendo informazioni e attività educative relative alla sicurezza online sia ai bambini che alle famiglie e analizzando l'impatto delle tecnologie digitali sui bambini. Anche le imprese dovrebbero essere incoraggiate a elaborare ulteriormente e a mettere in atto dei sistemi di autoregolamentazione, in particolare per quanto riguarda la protezione dei minori che utilizzano i loro servizi.

Il diritto alla riservatezza e alla tutela dei dati personali è un diritto fondamentale nell'UE che deve essere fatto rispettare, anche online, con tutti i mezzi possibili: dall'applicazione generalizzata del principio di "privacy by design"²¹ nelle TIC pertinenti fino ad arrivare, se necessario, ad azioni dissuasive. Il quadro rivisto dell'UE applicabile alle comunicazioni elettroniche chiarisce le responsabilità degli operatori di rete e dei fornitori di servizi, compreso l'obbligo di notificare gli attentati alla sicurezza dei dati personali. Il riesame del quadro generale relativo alla protezione dei dati, avviato di recente, comprenderà probabilmente un'estensione dell'obbligo di notificare gli attentati alla sicurezza dei dati. L'attuazione del divieto di inviare messaggi di posta indesiderati sarà rafforzato tramite la rete europea dei centri dei consumatori.

L'applicazione efficace e rapida del piano di azione europeo per la protezione delle infrastrutture critiche informatizzate²² e del programma di Stoccolma²³ fornirà un ampio ventaglio di misure nel settore della sicurezza delle reti e dell'informazione e per la lotta contro la criminalità elettronica. Ad esempio, per poter reagire in tempo reale occorre istituire in Europa (anche per le istituzioni europee) una rete più ampia e ben funzionante di squadre di pronto intervento informatico (CERT). Occorre promuovere la cooperazione tra le CERT e le autorità incaricate di far osservare le leggi e istituire un sistema di punti di contatto per lottare contro la criminalità elettronica e far fronte ad emergenze come i cyber-attacchi. L'Europa ha bisogno

²⁰ Si veda ad esempio [European Network and Information Society Agency spam survey 2009](#) (gennaio 2010).

²¹ In base a questo principio la protezione della riservatezza e dei dati personali è integrata in tutto il ciclo di vita delle tecnologie, dalla fase di progettazione iniziale allo sviluppo, uso e smaltimento finale.

²² COM(2009) 149.

²³ [COM\(2010\) 171](#).

anche di una strategia sulla gestione dell'identità, in particolare per garantire servizi di e-Government sicuri ed efficaci²⁴.

Infine, occorre organizzare a livello mondiale la cooperazione tra gli attori più importanti, in modo da lottare in maniera efficace contro le minacce alla sicurezza e contenerle. Questa iniziativa può iscriversi nel quadro delle discussioni sulla gestione di internet. A livello più operativo, è opportuno intraprendere azioni mirate alla sicurezza delle informazioni, coordinate a livello internazionale, e un'azione comune per lottare contro la criminalità elettronica con il sostegno di un'Agenzia europea per la sicurezza delle reti e dell'informazione (ENISA) rinnovata.

AZIONI

La Commissione attuerà le seguenti azioni:

- **Azione fondamentale 6:** nel 2010, presentare misure volte a raggiungere una **politica rafforzata e di alto livello in materia di sicurezza delle reti e delle informazioni**, che comprenda iniziative legislative come un'Agenzia europea per la sicurezza delle reti e dell'informazione (ENISA) rinnovata, nonché misure che permettano di rispondere più rapidamente ai cyber-attacchi, compresa una CERT per le istituzioni dell'UE;
- **Azione fondamentale 7:** entro il 2010, presentare misure, tra cui iniziative legislative, per **combattere i cyber-attacchi contro i sistemi informatici** e, entro il 2013, adottare le relative norme in materia di giurisdizione nel cyberspazio a livello europeo e internazionale.
- **Altre azioni:**
 - istituire una **piattaforma europea in materia di criminalità informatica** entro il 2012;
 - esaminare, entro il 2011, la possibilità di istituire un **centro europeo per la criminalità informatica**;
 - collaborare con le parti interessate a livello mondiale, in particolare per rafforzare una **gestione globale dei rischi** sia nel mondo fisico che in quello digitale e promuovere azioni mirate, coordinate a livello internazionale, contro la criminalità informatica e gli attacchi contro la sicurezza;
 - sostenere, a partire dal 2010, esercizi di preparazione alle emergenze in ambito di sicurezza informatica a livello di UE;
 - valutare la possibilità di ampliare le disposizioni relative alla notifica delle violazioni della sicurezza nell'ambito dell'aggiornamento del quadro normativo dell'UE in materia di tutela dei dati personali per aumentarne coerenza e certezza giuridica²⁵;
 - entro il 2011, fornire indicazioni per l'attuazione del nuovo quadro sulle telecomunicazioni per quanto riguarda la **tutela della riservatezza e dei dati**

²⁴ Questa strategia è stata proposta nell'ambito del programma di Stoccolma.

²⁵ Cfr. l'azione fondamentale 4.

personali degli individui;

- sostenere l'istituzione di **centri per la denuncia dei contenuti online illeciti (linee telefoniche dirette)** e campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza online dei bambini, condotte a livello nazionale, e promuovere la cooperazione e la condivisione di buone pratiche in questo settore tra tutti gli Stati membri;
- promuovere il dialogo tra le varie parti interessate e l'autoregolamentazione dei fornitori di servizi europei e mondiali (ad es. piattaforme di social networking, fornitori di servizi di comunicazione mobile, ecc.) in particolare per quanto riguarda l'uso dei loro servizi da parte dei minori.

Gli Stati membri sono chiamati a:

- istituire, entro il 2012, una **rete efficiente di CERT a livello nazionale** che copra tutta l'Europa;
- in cooperazione con la Commissione, svolgere **simulazioni di attacchi su larga scala** e sperimentare strategie di mitigazione a partire dal 2010;
- mettere in pratica le **linee telefoniche dirette per la denuncia di contenuti online offensivi o dannosi**, organizzare campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza online dei bambini e proporre di insegnare la sicurezza online nelle scuole, nonché incoraggiare i fornitori di servizi internet a mettere in atto misure di autoregolamentazione relative alla sicurezza dei bambini entro il 2013;
- istituire o adattare **piattaforme nazionali di segnalazione** alla piattaforma contro la criminalità elettronica di Europol, a partire dal 2010 ed entro il 2012.

2.4. Accesso ad internet veloce e superveloce

Abbiamo bisogno di un internet molto veloce perché l'economia cresca rapidamente, creando posti di lavoro e ricchezza, e per garantire che i cittadini abbiano accesso ai contenuti e ai servizi che desiderano.

In futuro l'economia sarà un'economia della conoscenza basata sulle reti, che ruoterà attorno a internet. L'Europa necessita di un accesso a internet veloce e superveloce, a prezzi competitivi e largamente disponibile. La strategia Europa 2020 ha sottolineato l'importanza della diffusione della banda larga per promuovere l'inclusione sociale e la competitività nell'UE, ribadendo l'obiettivo di portare la banda larga di base a tutti i cittadini europei entro il 2013. La strategia è intesa a fare in modo che, entro il 2020, tutti gli europei abbiano accesso a connessioni molto più rapide, superiori a 30 Mbps, e che almeno il 50% delle famiglie europee si abboni a internet con connessioni al di sopra di 100 Mbps.

Per raggiungere questi obiettivi ambiziosi occorre elaborare una politica globale basata su una combinazione di tecnologie e con due obiettivi paralleli: da un lato, garantire la copertura universale della banda larga (combinando reti fisse e senza fili) con velocità di connessione crescenti fino a 30 Mbps e oltre e, nel tempo, favorire la diffusione e l'adozione su una vasta porzione del territorio dell'UE di reti di accesso di nuova generazione (NGA) che consentono connessioni superveloci superiori a 100 Mbps.

2.4.1. *Garantire la copertura universale della banda larga a velocità sempre maggiori*

In mancanza di un energico intervento pubblico, vi è il rischio che i risultati ottenuti non siano ottimali e che le reti veloci a banda larga siano concentrate in poche zone ad alta densità di popolazione, con costi di accesso importanti e tariffe d'uso elevate. Le ripercussioni positive di tali reti per l'economia e la società sarebbero tali da giustificare l'adozione di politiche che garantiscano la copertura universale della banda larga a velocità crescenti.

A tale fine la Commissione intende adottare una comunicazione che delinea un quadro comune entro il quale dovrebbero essere elaborate le politiche dell'Unione e degli Stati membri volte a raggiungere gli obiettivi della strategia Europa 2020. In particolare, queste politiche dovrebbero assicurare un abbassamento dei costi legati alla diffusione della banda larga su tutto il territorio dell'UE, garantire una programmazione e un coordinamento adeguati e ridurre il carico amministrativo. Le autorità competenti dovrebbero assicurare ad esempio che i lavori di edilizia pubblica e privata prevedano sistematicamente reti a banda larga e cablaggio degli edifici, l'eliminazione dei diritti di passaggio e la mappatura delle infrastrutture passive disponibili che si prestano al cablaggio.

La banda larga senza fili (terrestre o via satellite) può avere un ruolo cruciale per arrivare alla copertura di tutte le aree, comprese le regioni più remote e rurali. Oggi il problema principale per lo sviluppo di reti a banda larga senza fili è l'accesso allo spettro radio. Gli utilizzatori di internet mobile hanno già problemi di congestione delle reti causati da un uso non efficace dello spettro radio che, oltre a frustrare gli utilizzatori, frena l'innovazione nei mercati delle nuove tecnologie, attività che rappresentano 250 miliardi di euro l'anno²⁶. Una politica europea in materia di spettro radio proiettata verso il futuro dovrebbe, oltre ad includere la diffusione, promuovere una gestione efficiente dello spettro imponendo l'utilizzo di determinate frequenze del dividendo digitale per la banda larga senza fili entro una data stabilita, assicurando una maggiore flessibilità (anche rendendo possibile un mercato delle frequenze) e dando sostegno alla concorrenza e all'innovazione.

Dovrebbero inoltre essere utilizzati strumenti di finanziamento, nazionali, dell'UE e della BEI, per investimenti mirati in aree in cui, al momento attuale, l'introduzione della banda larga non è economicamente interessante e in cui solo tali interventi mirati possono perciò garantire la sostenibilità degli investimenti.

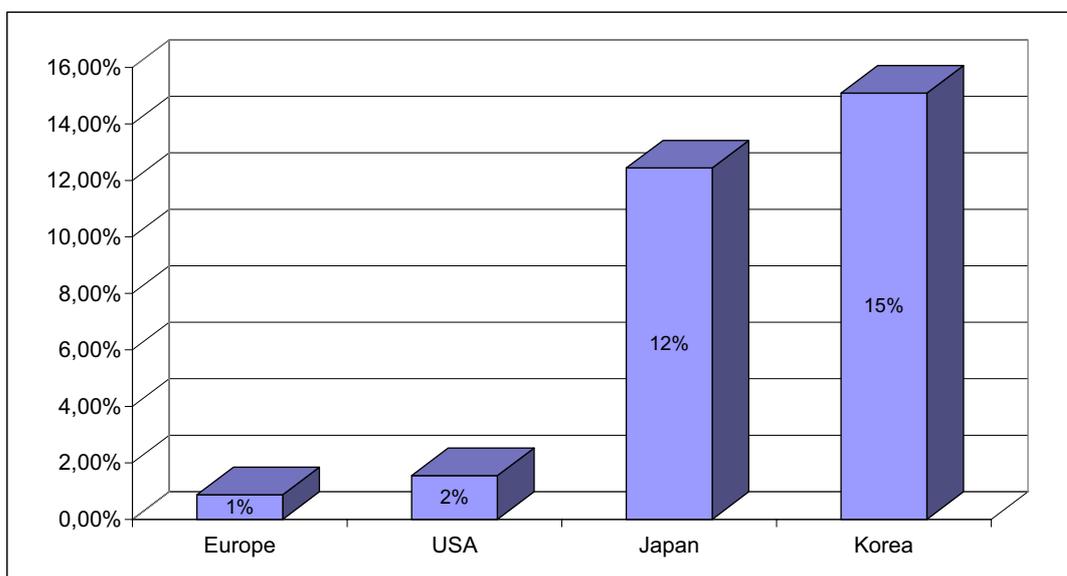
2.4.2. *Promuovere la diffusione delle reti di nuova generazione*

Oggi in Europa l'accesso a internet si basa principalmente sulla banda larga di prima generazione, ossia le classiche reti telefoniche in rame e di teledistribuzione via cavo. La domanda di reti NGA molto più veloci sta però aumentando tra i cittadini e le aziende di tutto il mondo. A questo proposito l'Europa è ancora in ritardo rispetto ad alcune delle principali controparti internazionali. Un indicatore significativo di tale ritardo è il tasso di penetrazione della fibra ottica nelle case, che in Europa è molto

²⁶ Cfr. lo studio "*Conditions and options in introducing secondary trading of radio spectrum in the European Community*" (Studio sulle condizioni e le opzioni per l'introduzione dello scambio secondario di spettro radio nella Comunità europea), maggio 2004.

basso e largamente inferiore rispetto ad alcuni paesi pionieri che fanno parte del G20 (Figura 4).

Figura 4: Tasso di penetrazione della fibra ottica nelle case (FTTH) a luglio 2009



Fonte: Point Topic

Per promuovere la diffusione delle reti NGA e incoraggiare gli investimenti commerciali in reti aperte e competitive, la Commissione adotterà una raccomandazione sulle reti NGA basata sui seguenti principi: i) i rischi di investimento devono essere tenuti in debita considerazione in fase di definizione delle tariffe di accesso in funzione dei costi; ii) le autorità nazionali di regolamentazione dovrebbero poter stabilire le soluzioni di accesso più appropriate caso per caso, dando agli altri operatori l'opportunità di investire a ritmi ragionevoli e tenendo conto anche del livello di concorrenza in ciascuna zona e iii) dovrebbero essere promossi meccanismi di coinvestimento e condivisione dei rischi.

2.4.3. *Internet aperta e neutra*

La Commissione seguirà inoltre con attenzione l'attuazione delle nuove disposizioni legislative relative al carattere aperto e neutro di internet, che tutelano i diritti degli utenti di accedere alle informazioni online e di diffonderle e garantiscono la trasparenza in relazione alla gestione del traffico²⁷. La Commissione avvierà una consultazione pubblica entro l'estate 2010 nell'ambito del suo impegno generale di riferire, entro la fine dell'anno, alla luce dell'evoluzione del mercato e delle tecnologie, sulla necessità di ulteriori orientamenti per realizzare gli obiettivi fondamentali di libertà di espressione, trasparenza, necessità di investimenti in reti aperte ed efficienti, concorrenza leale e apertura a modelli commerciali innovativi.

²⁷ Direttiva 2002/21/CE che istituisce un quadro normativo comune per le reti ed i servizi di comunicazione elettronica, articolo 8, paragrafo 4, lettera g); articolo 20, paragrafo 1, lettera b), e articolo 21, paragrafo 3, lettere c) e d), della direttiva servizio universale.

AZIONI

La Commissione attuerà le seguenti azioni:

- **Azione fondamentale 8:** adottare, nel 2010, una comunicazione sulla banda larga che definisca un quadro comune per le azioni necessarie, a livello di UE e di Stati membri, per raggiungere gli obiettivi della strategia Europa 2020 in materia di banda larga, ad esempio:
 - consolidare e razionalizzare, in questo quadro, il **finanziamento della banda larga ad alta velocità** tramite strumenti dell'Unione (ad es. FESR, ERDP, FEASR, TEN, PIE) entro il 2014 ed esaminare in che modo attirare **capitali** per gli investimenti nella banda larga **tramite sostegno al credito** (con il supporto della BEI e dei fondi dell'UE);
 - proporre, nel 2010, un **programma ambizioso sulla politica europea in materia di spettro radio** che sarà sottoposto al Parlamento europeo e al Consiglio. Il programma stabilirà, a livello di UE, una politica coordinata e strategica in materia di spettro, finalizzata a gestire più efficacemente lo spettro affinché i consumatori e le imprese possano trarne i massimi benefici;
 - pubblicare una raccomandazione, nel 2010, atta a **stimolare gli investimenti in reti di accesso di nuova generazione (NGA) competitive** tramite misure normative chiare ed efficaci.

Gli Stati membri sono chiamati a:

- elaborare e rendere operativi, entro il 2012, **piani nazionali per la banda larga** per raggiungere gli **obiettivi in materia di copertura, velocità e adozione** definiti nella strategia Europa 2020, utilizzando finanziamenti pubblici conformi alle norme UE in materia di aiuti di stato e di concorrenza²⁸. Nell'ambito della governance dell'agenda digitale la Commissione redigerà ogni anno una relazione sui progressi raggiunti;
- adottare misure, comprese disposizioni giuridiche, per **facilitare gli investimenti nella banda larga**, ad esempio assicurando che le opere di edilizia coinvolgano sistematicamente i potenziali investitori, eliminando i diritti di passaggio, procedendo alla mappatura delle infrastrutture passive disponibili che si prestano al cablaggio e aggiornando il cablaggio degli edifici;
- utilizzare i **fondi strutturali e per lo sviluppo rurale** già accantonati per investimenti in infrastrutture e servizi TIC;
- mettere in atto il **programma sulla politica europea in materia di spettro radio**, in modo che le frequenze dello spettro siano assegnate in modo coordinato per raggiungere il 100% di copertura di internet a 30 Mbps entro il 2020, e adottare la **raccomandazione sulle reti NGA**.

²⁸

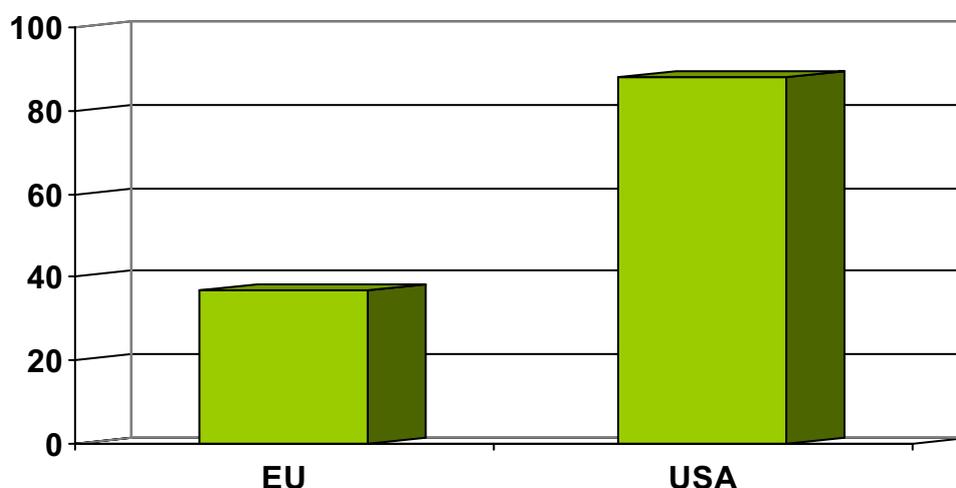
Orientamenti comunitari relativi all'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato in relazione allo sviluppo rapido di reti a banda larga, GU C 235 del 30.9.2009, pag. 4.

2.5. Ricerca e innovazione

L'Europa deve investire di più in R&S e garantire che le nostre idee migliori giungano sul mercato.

L'Europa continua a investire troppo poco nelle attività di ricerca e sviluppo connesse alle TIC. Rispetto a quanto avviene nei principali partner commerciali quali gli USA, la R&S nel settore delle TIC in Europa non solo rappresenta una percentuale molto minore della spesa totale per la R&S (il 17% rispetto al 29%) ma in termini assoluti costituisce circa il 40% della spesa degli USA (**Figura 5** – 37 miliardi di euro rispetto agli 88 miliardi di euro – dati del 2007).

Figura 5: Spesa totale R&S per le TIC in miliardi di euro (2007)



Fonte: Eurostat e IPTS-CCR

Visto che le TIC rappresentano una quota significativa del valore aggiunto totale nei comparti industriali europei più rilevanti, fra cui quello automobilistico (25%), quello dei dispositivi di largo consumo (41%) o il settore medico-sanitario (33%), la mancanza di investimenti nella R&S per le TIC costituisce una minaccia per il settore europeo secondario e terziario.

La carenza di investimenti è dovuta principalmente a tre problemi:

- i finanziamenti pubblici destinati alla R&S sono deboli e dispersi: per esempio, il settore pubblico dell'UE spende meno di 5,5 miliardi di euro all'anno per la R&S connessa alle TIC, una somma ben inferiore ai livelli dei paesi concorrenti;
- la frammentazione del mercato e la dispersione dei finanziamenti per gli innovatori limitano la crescita e lo sviluppo delle imprese innovanti nel settore delle TIC, in particolare le PMI;
- in Europa la diffusione sul mercato delle innovazioni basate sulle TIC è lenta, soprattutto nei settori di interesse pubblico. Se da un lato le sfide che la società deve affrontare favoriscono l'innovazione, dall'altro l'Europa fa uno scarso uso

dell'innovazione e della R&S per migliorare la qualità e le prestazioni dei servizi pubblici.

2.5.1. *Aumentare gli sforzi e potenziare l'efficienza*

Nel 2010 la Commissione presenterà una strategia globale in materia di ricerca e innovazione, intitolata "Un'Unione per l'innovazione", che costituisce una delle iniziative principali per attuare la strategia Europa 2020²⁹. Sulla base della strategia europea per una leadership nel settore delle TIC³⁰, l'Europa deve accelerare, riorientare e raggruppare gli investimenti per conservare il vantaggio competitivo in questo settore e continuare a investire in ricerca ad alto rischio, compresa la ricerca fondamentale multidisciplinare.

L'Europa dovrebbe inoltre consolidare il suo vantaggio innovativo in settori fondamentali rafforzando le infrastrutture elettroniche (*eInfrastructures*)³¹ e sviluppando in modo mirato poli di innovazione in settori fondamentali. Inoltre dovrebbe sviluppare una strategia a livello di UE in materia di risorse informatiche distribuite in remoto (il cosiddetto "*cloud computing*"), in particolare nei settori dell'amministrazione pubblica e della scienza³².

2.5.2. *Incentivare l'innovazione in materia di TIC sfruttando il mercato unico*

Sarebbe opportuno usare la spesa pubblica dell'Europa per incentivare l'innovazione, migliorando al tempo stesso l'efficienza e la qualità dei servizi pubblici. Le autorità pubbliche europee devono unire le forze per uniformare la regolamentazione, la certificazione, gli appalti pubblici e la standardizzazione a favore dell'innovazione. Per permettere all'innovazione di venire incontro alle esigenze della società sono necessari partenariati pubblico-privato e scambi di opinioni con le parti interessate per elaborare programmi tecnologici congiunti, dalla fase della ricerca fino alla commercializzazione.. Le attività a favore del trasferimento della conoscenza dovrebbero essere gestite con efficacia³³ e sostenute con strumenti finanziari³⁴ adeguati e la ricerca finanziata con fondi pubblici dovrebbe trovare un'ampia diffusione mediante la pubblicazione di dati e studi scientifici in accesso libero³⁵.

²⁹ Cfr. la relazione del 2009 sulle attività di R&S nel settore delle TIC nell'Unione europea ([The 2009 Report on R&D in ICT in the European Union](#)).

³⁰ Una strategia per la R&S e l'innovazione in materia di TIC in Europa: passare alla velocità superiore, COM(2009) 116.

³¹ La rete di comunicazione elettronica a grande capacità [GÉANT](#) e l'infrastruttura di rete [EGI](#).

³² La strategia dovrebbe prendere in considerazione gli aspetti economici, giuridici e istituzionali.

³³ Raccomandazione della Commissione relativa alla gestione della proprietà intellettuale nelle attività di trasferimento delle conoscenze e al codice di buone pratiche destinato alle università e ad altri organismi pubblici di ricerca, C(2008)1329.

³⁴ Per es. le garanzie degli investimenti a titolo del Fondo europeo per gli investimenti e altri strumenti della BEI.

³⁵ A tal fine la Commissione amplierà opportunamente i requisiti di pubblicazione in accesso libero attualmente in vigore, come stabilito dalla decisione C(2008) 4408 della Commissione (per maggiori informazioni su questo progetto pilota cfr. il sito seguente: <http://ec.europa.eu/research/science-society/index.cfm?fuseaction=public.topic&id=1680>).

2.5.3. Iniziative lanciate dall'industria per favorire l'innovazione aperta

Le TIC promuovono la creazione di valore e la crescita nell'economia. Questo significa che l'industria ha sempre più bisogno di soluzioni aperte e interoperabili per sfruttare le TIC in tutti i settori. **Le iniziative varate dall'industria** tese a sviluppare **norme e piattaforme aperte per prodotti e servizi nuovi** riceveranno il sostegno dei programmi finanziati dall'UE. La Commissione rafforzerà le attività che raggruppano le parti interessate attorno a programmi di ricerca comuni in settori quali l'internet del futuro, compreso l'internet degli oggetti, e le tecnologie abilitanti fondamentali nelle TIC.

AZIONI

La Commissione attuerà le azioni seguenti:

- **Azione fondamentale 9: raccogliere più investimenti privati** mediante l'uso strategico degli appalti prima della commercializzazione³⁶ e dei partenariati pubblico-privato³⁷, usando i fondi strutturali per la ricerca e l'innovazione e aumentando ogni anno del 20% il bilancio della R&S per le TIC almeno per la durata del 7°PQ;
- Altre azioni:
 - rafforzare il **coordinamento e la condivisione delle risorse** con gli Stati membri e l'industria³⁸ e concentrarsi maggiormente sui partenariati incentrati sulla domanda e sugli utenti nell'ambito del sostegno dell'UE alla ricerca e all'innovazione nel settore delle TIC;
 - a partire dal 2011, proporre misure per un accesso "**leggero e rapido**" ai fondi per la ricerca UE nel settore delle TIC, rendendoli più interessanti soprattutto per le PMI e per i giovani ricercatori con l'obiettivo di un'attuazione più ampia nel contesto della revisione del quadro UE per la R&S³⁹;
 - assicurare un supporto finanziario sufficiente alle infrastrutture congiunte di ricerca per le TIC e ai poli di innovazione, sviluppare ulteriormente le eInfrastrutture e stabilire una strategia a livello di UE per il "*cloud computing*" (risorse informatiche distribuite in remoto), in particolare nei settori dell'amministrazione pubblica e della scienza;
 - collaborare con le parti interessate per **sviluppare** una nuova generazione di applicazioni e di servizi sul web, anche per contenuti e servizi multilingue, sostenendo norme e piattaforme aperte in tutti i programmi finanziati dell'UE.

³⁶ Nel periodo 2011-2013 la Commissione cofinanzierà cinque nuove azioni riguardanti gli appalti prima della commercializzazione che coinvolgeranno gli Stati membri.

³⁷ Per esempio, nel periodo 2011-2013 la Commissione sosterrà sei partenariati pubblico-privato riguardanti le TIC nell'ambito del 7° PQ per un finanziamento totale di 1 miliardo di euro ricorrendo a circa 2 miliardi di euro di finanziamenti privati.

³⁸ Sulla base dell'esperienza maturata nel programma coordinato congiuntamente AAL e degli inviti ERANET+ nel settore della fotonica, nel biennio 2011-2012 saranno proposte azioni nuove in settori quali la sanità online (eHealth) e l'illuminazione intelligente.

³⁹ Una base importante è la recente comunicazione "Semplificare l'attuazione dei programmi quadro di ricerca" (COM(2010) 187) della Commissione.

Gli Stati membri sono chiamati a:

- entro il 2020, **raddoppiare la spesa pubblica totale annua** a favore della ricerca e dello sviluppo delle TIC, portandola da 5,5 a 11 miliardi di euro (compresi i programmi UE), in modo da **favorire un aumento equivalente della spesa privata**, portandola da 35 a 70 miliardi;
- **avviare progetti pilota su larga scala** per valutare e sviluppare soluzioni innovative e interoperabili, finanziate dal PCI, in settori di interesse generale.

2.6. Migliorare l'alfabetizzazione, le competenze e l'inclusione nel mondo digitale

L'era digitale dovrebbe favorire la responsabilizzazione e l'emancipazione; le origini sociali o le competenze non dovrebbero costituire un ostacolo allo sviluppo di questo potenziale.

Visto che sempre più operazioni sono effettuate online, dalla candidatura per un posto di lavoro, al pagamento delle tasse fino alla prenotazione di biglietti, l'uso di internet è diventato parte integrante della vita quotidiana di molti europei. Tuttavia, 150 milioni di europei – quasi il 30% della popolazione – non ha mai usato internet. Questo gruppo, che spesso dichiara di non averne bisogno o di trovarlo troppo costoso, è costituito essenzialmente da persone di età compresa fra 65 e 74 anni, da persone a basso reddito, da disoccupati e da persone con un livello di istruzione non elevato.

In molti casi l'esclusione è dovuta a una mancanza di competenze da parte dell'utente, in materia di alfabetizzazione e di media informatici, che incide non solo sulla capacità di trovare un'occupazione ma anche di apprendere, creare, partecipare e usare con sicurezza e consapevolezza gli strumenti digitali. L'accessibilità e l'usabilità possono costituire problemi anche per i disabili in Europa. Colmare il divario digitale può aiutare i gruppi socialmente svantaggiati a partecipare alla società digitale a condizioni paragonabili a quelle degli altri cittadini (questo riguarda anche i servizi che li interessano direttamente quali l'istruzione (*eLearning*), le amministrazioni pubbliche (*e-Government*) e la sanità (*e-Health*) online) e ad accrescere le possibilità di trovare un impiego superando la loro condizione svantaggiata. Le competenze digitali rientrano quindi fra le otto competenze fondamentali che sono indispensabili per quanti vivono in una società basata sulla conoscenza⁴⁰. È inoltre essenziale che tutti sappiano navigare su internet in tutta sicurezza.

Inoltre, senza tecnici competenti le TIC non possono contribuire efficacemente alla crescita in Europa e a incentivare la competitività e la produttività in tutti i settori dell'economia europea. L'economia dell'UE soffre della carenza di personale competente nel settore delle TIC: a causa della mancanza di personale qualificato,

⁴⁰ Cfr. la raccomandazione del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, relativa a competenze chiave per l'apprendimento permanente.

entro il 2015 in Europa potrebbero mancare le competenze necessarie per coprire 700 000 posti di lavoro nel settore informatico⁴¹.

2.6.1. Alfabetizzazione e competenze digitali

È essenziale insegnare agli europei a utilizzare le TIC e gli strumenti digitali, attirando soprattutto i giovani verso le formazioni in questo settore. Occorre aumentare sul piano qualitativo e quantitativo **le competenze in materia di TIC e di commercio elettronico (e-business)**, vale a dire, le competenze digitali necessarie per l'innovazione e la crescita. Inoltre, considerando i 30 milioni di donne di età compresa fra 15 e 24 anni⁴², è necessario rendere più attraente il settore delle TIC a fini professionali, in particolare per la produzione e la progettazione di tecnologia. I cittadini devono essere informati del potenziale offerto dalle TIC per tutte le professioni. A tal fine occorre mettere in atto partenariati multilaterali, rafforzare l'apprendimento e riconoscere le competenze digitali nei sistemi ufficiali di istruzione e formazione ma anche svolgere azioni di sensibilizzazione e prevedere sistemi di certificazione e di formazione nel settore delle TIC aperti ed efficaci al di fuori dei sistemi tradizionali di insegnamento, utilizzando in particolare strumenti online e contenuti digitali per la riqualificazione e la formazione professionale continua⁴³. In base all'esperienza maturata in occasione della prima "Settimana europea delle competenze digitali" (1-5 marzo 2010)⁴⁴, la Commissione appoggerà le attività di sensibilizzazione previste nel 2010 e negli anni a seguire a livello nazionale ed europeo con l'intento di promuovere fra i giovani la formazione, le carriere e l'occupazione nel settore delle TIC e di favorire l'alfabetizzazione digitale fra i cittadini e la formazione dei lavoratori in materia di TIC, nonché l'adozione delle migliori pratiche.

2.6.2. Servizi digitali inclusivi

Tutti dovrebbero essere in grado di cogliere i benefici offerti dalla società digitale. Alla luce della consultazione pubblica⁴⁵ svolta di recente, la Commissione valuterà il modo più efficace per rispondere alla domanda di servizi di telecomunicazione di base nel contesto degli attuali mercati concorrenziali, il ruolo che il servizio universale potrebbe svolgere per realizzare l'obiettivo della banda larga per tutti e le modalità di finanziamento del servizio universale. Se necessario, la Commissione presenterà, entro la fine del 2010, una serie di proposte riguardanti la direttiva sul servizio universale⁴⁶.

Occorrono inoltre azioni concordate per assicurare che i disabili possano accedere integralmente ai nuovi contenuti elettronici. In particolare, i siti web pubblici e i

⁴¹ *eSkills Monitor study. Monitoring eskills supply and demand in Europe*, Commissione europea 2009, cfr. <http://www.eskills-monitor.eu/>. A seconda degli scenari economici presi in considerazione, potrebbero mancare le competenze informatiche necessarie per un numero di posti di lavoro compreso fra 384 000 e 700 000.

⁴² Dati Eurostat 2008.

⁴³ Altre proposte in proposito saranno presentate nell'ambito dell'iniziativa faro "Un'Unione per l'innovazione" della strategia Europa 2020.

⁴⁴ Cfr.: <http://eskills-week.ec.europa.eu>.

⁴⁵ Cfr. http://ec.europa.eu/information_society/policy/ecomms/library/public_consult/index_en.htm.

⁴⁶ Direttiva 2002/22/CE relativa al servizio universale e ai diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica.

servizi online nell'UE che svolgono un ruolo importante per favorire la piena partecipazione alla vita pubblica dovrebbero adottare le norme internazionali in materia di accessibilità del web⁴⁷. D'altra parte, anche la Convenzione dell'ONU sui diritti dei disabili prevede determinati obblighi in materia di accessibilità⁴⁸.

AZIONI

La Commissione attuerà le azioni seguenti:

- **Azione fondamentale 10:** proporre di inserire **l'alfabetizzazione e le competenze digitali** fra le priorità del **regolamento riguardante il Fondo sociale europeo (2014-2020)**;
- **Azione fondamentale 11:** sviluppare, entro il 2012, gli strumenti per **identificare e riconoscere le competenze dei tecnici e degli utenti delle TIC**, facendo riferimento al quadro europeo delle qualifiche⁴⁹ e a EUROPASS⁵⁰ e sviluppare un quadro europeo per i professionisti delle TIC al fine di potenziare le competenze e favorire la mobilità dei tecnici attraverso l'Europa.
- Altre azioni:
 - **inserire** l'alfabetizzazione e le competenze digitali **fra le priorità dell'iniziativa faro "Nuove competenze per nuovi lavori"** che sarà avviata nel 2010⁵¹, prevedendo anche l'inaugurazione di un **consiglio settoriale plurilaterale per le competenze in materia di TIC e l'occupazione** che si occuperà degli aspetti connessi all'offerta e alla domanda;
 - promuovere una **maggiore partecipazione nel settore delle TIC delle donne giovani e di quante si reimmettono sul mercato del lavoro** fornendo sostegno per le risorse di formazione sul web, l'eLearning in un contesto ludico e le reti sociali;
 - sviluppare, nel 2011, uno strumento online di apprendimento per i consumatori relativo alle nuove tecnologie dei media (per es. diritti dei consumatori su internet, commercio elettronico, protezione dei dati, educazione ai media, reti sociali, ecc.). Questo strumento metterà materiali didattici e informativi personalizzati a disposizione dei consumatori, degli insegnanti e di altri soggetti interessati nei 27 Stati membri;
 - proporre, entro il 2013, l'adozione di indicatori in materia di competenze digitali ed educazione ai media validi in tutta l'UE;
 - valutare sistematicamente se l'accessibilità è garantita in occasione delle

⁴⁷ Cfr. in particolare le Web Content Accessibility Guidelines (WCAG) 2.0.

⁴⁸ Cfr. <http://www.un.org/disabilities/convention/conventionfull.shtml>.

⁴⁹ Cfr. la raccomandazione del Parlamento europeo e del Consiglio sulla costituzione del Quadro europeo delle qualifiche per l'apprendimento permanente.

⁵⁰ Cfr. la decisione n. 2241/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 2004, relativa ad un quadro comunitario unico per la trasparenza delle qualifiche e delle competenze (Europass).

⁵¹ Cfr. le comunicazioni COM(2008) 868 "Nuove competenze per nuovi lavori" e COM(2007) 496 "Competenze informatiche (e-skills) per il XXI secolo: promozione della competitività, della crescita e dell'occupazione" e l'iniziativa faro "Europa 2020" che sarà adottata a breve scadenza.

revisioni della legislazione intraprese nel contesto dell'agenda digitale, per es. il commercio elettronico, l'identità elettronica e la firma elettronica, a seguito della Convenzione dell'ONU sui diritti dei disabili;

- dopo aver esaminato le opzioni disponibili, presentare entro il 2011 una serie di proposte per assicurare che i siti web del settore pubblico (e i siti web che forniscono servizi di base ai cittadini) siano completamente accessibili entro il 2015;
- agevolare, entro il 2012, in collaborazione con gli Stati membri e i soggetti interessati, l'elaborazione di un **protocollo d'intesa in materia di accesso digitale per i disabili** conformemente alla convenzione dell'ONU.

Gli Stati membri sono chiamati a:

- attuare, entro il 2011, **politiche a lungo termine in materia di competenze informatiche e di alfabetizzazione digitale** e promuovere gli incentivi più opportuni per le PMI e i gruppi svantaggiati;
- attuare, entro il 2011, le **disposizioni riguardanti la disabilità** del quadro normativo in materia di telecomunicazioni e nell'ambito della direttiva "Servizi di media audiovisivi";
- integrare l'**apprendimento elettronico nelle politiche nazionali** per modernizzare l'istruzione e la formazione, anche nei programmi, nella valutazione dei risultati formativi e nello sviluppo professionale di insegnanti e formatori.

2.7. Vantaggi offerti dalle TIC alla società dell'UE

L'uso intelligente della tecnologia e lo sfruttamento delle informazioni ci aiuteranno ad affrontare le sfide che attendono la nostra società, fra cui i cambiamenti climatici e l'invecchiamento della popolazione.

La società digitale deve essere intesa come una società che offrirà vantaggi a tutti. Lo sviluppo delle TIC sta diventando un elemento critico per realizzare obiettivi strategici quali fornire supporto a una società che invecchia, lottare contro i cambiamenti climatici, ridurre i consumi energetici, migliorare l'efficienza dei trasporti e la mobilità, rafforzare la consapevolezza dei pazienti e favorire l'inclusione dei disabili.

2.7.1. Le TIC per l'ambiente

L'UE si è impegnata a ridurre, entro il 2020, le emissioni di gas a effetto serra almeno del 20% rispetto ai livelli del 1990 e a migliorare l'efficienza energetica del 20%. Le TIC possono svolgere un ruolo fondamentale per realizzare questo obiettivo:

- le TIC potrebbero favorire un'evoluzione strutturale verso prodotti e servizi che richiedono un uso più limitato di risorse, verso la realizzazione di risparmi energetici nell'edilizia e nelle reti dell'elettricità e verso sistemi di trasporto intelligenti più efficienti e meno energivori;
- per illustrare le proprie prestazioni ambientali il settore delle TIC dovrebbe dare l'esempio adottando un quadro comune di misura in base al quale stabilire una

serie di obiettivi in materia di riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di gas a effetto serra connessi ai propri processi di produzione, distribuzione, utilizzo ed eliminazione di prodotti TIC e alla fornitura di servizi TIC⁵².

Per accelerare lo sviluppo e la diffusione su larga scala di soluzioni basate sulle TIC per reti e contatori intelligenti, edifici a consumi energetici praticamente nulli e sistemi di trasporto intelligenti è essenziale favorire la cooperazione fra l'industria delle TIC, altri settori e le amministrazioni pubbliche. È fondamentale fornire alle persone e alle organizzazioni le informazioni necessarie per ridurre la loro impronta di carbonio⁵³. Il settore delle TIC dovrebbe fornire strumenti di modellizzazione, analisi, monitoraggio e visualizzazione per valutare il rendimento energetico e le emissioni di edifici, veicoli, imprese, città e regioni. Le griglie intelligenti sono un elemento essenziale per passare a un'economia a basse emissioni di carbonio: permetteranno infatti di controllare la trasmissione e la distribuzione mediante piattaforme di comunicazione e controllo basate su infrastrutture TIC avanzate. Per consentire alle diverse griglie di operare congiuntamente in modo efficiente e sicuro, sono necessarie interfacce aperte di trasmissione-distribuzione.

Per esempio, l'illuminazione rappresenta quasi il 20% del consumo di elettricità a livello mondiale. Si può risparmiare il 70% circa di elettricità combinando una tecnologia avanzata nota come *Solid State Lighting* (SSL) con sistemi intelligenti di gestione dell'illuminazione. L'illuminazione SSL è basata su tecnologie sviluppate dall'industria dei semiconduttori, settore nel quale l'Europa occupa una posizione di primo piano. Per ridurre le emissioni bisogna associare la sensibilizzazione alla formazione e alla cooperazione multilaterale.

AZIONI

La Commissione attuerà le azioni seguenti:

- **Azione fondamentale 12:** valutare, entro il 2011, se il **settore delle TIC ha rispettato il calendario previsto per l'adozione di metodi di misura comuni** per il rendimento energetico e le emissioni di gas a effetto serra del settore e proporre le opportune misure giuridiche, se necessario.
- Altre azioni:
 - sostenere i **partenariati fra il settore delle TIC e i principali settori responsabili delle emissioni** (per es. edilizia e costruzioni, trasporti e logistica, distribuzione dell'energia) per migliorare l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di gas a effetto serra di questi settori entro il 2013;

⁵² Comunicazione COM(2009) 111 e raccomandazione C(2009) 7604 sull'uso delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni per agevolare la transizione verso un'economia efficiente sotto il profilo energetico e a basse emissioni di carbonio.

⁵³ Per quanto riguarda i grandi problemi della società, il sondaggio realizzato da Eurobarometro nel 2008 nei 27 Stati membri dell'UE ha mostrato che per la maggior parte dei cittadini un ambiente sano è altrettanto importante per la qualità della vita dello stato dell'economia. Il 64% degli intervistati ritiene che la protezione dell'ambiente debba essere prioritaria rispetto alla competitività dell'economia. Tuttavia, il 42% dei cittadini non ritiene di essere correttamente informato, soprattutto a proposito delle conseguenze dell'inquinamento sulla salute. Allo stesso tempo, il 63% pensa che le politiche per la protezione dell'ambiente costituiscono una motivazione per l'innovazione.

- valutare, entro il 2011, il potenziale **contributo delle griglie intelligenti alla decarbonizzazione** dell'approvvigionamento energetico in Europa e definire una serie di funzioni minime per promuovere l'interoperabilità delle griglie intelligenti a livello europeo entro la fine del 2010;
- pubblicare, nel 2010, un **Libro verde sul Solid State Lighting (SSL)** per esaminare gli ostacoli e presentare proposte programmatiche; parallelamente, sostenere progetti di dimostrazione nell'ambito del PCI.

Gli Stati membri sono chiamati a:

- concordare, entro la fine del 2011, **ulteriori funzioni comuni per i contatori intelligenti**;
- includere, entro il 2012, **specifiche per i costi totali per l'intera durata di vita** (invece dei costi iniziali di acquisto) per tutti gli appalti pubblici per impianti di illuminazione).

2.7.2. Assistenza medica sostenibile e ricorso alle TIC per favorire la dignità e l'autonomia⁵⁴

La diffusione delle tecnologie connesse alla sanità online (*eHealth*) in Europa può migliorare la qualità dell'assistenza medica, ridurre i costi e favorire l'autonomia delle persone, anche nei luoghi isolati. Per assicurare il successo di queste tecnologie è essenziale che esse garantiscano ai cittadini il diritto di conservare i dati medici personali in modo sicuro in un sistema sanitario accessibile online. Per sfruttare pienamente il potenziale offerto dai nuovi servizi elettronici in questo settore, l'UE deve eliminare gli ostacoli giuridici e organizzativi, in particolare quelli che impediscono l'interoperabilità su scala europea, e rafforzare la cooperazione fra gli Stati membri.

L'iniziativa "Mercati guida per l'Europa"⁵⁵ promuoverà la standardizzazione, le prove di interoperabilità e la certificazione dei dati clinici e delle attrezzature elettronici. I nuovi servizi di telemedicina quali le visite mediche online, il miglioramento delle cure di emergenza e i dispositivi portatili che permettono di monitorare le condizioni di salute dei malati cronici e dei disabili possono offrire ai pazienti una libertà di movimento senza precedenti.

Grazie alle tecnologie riguardanti la domotica per le categorie deboli (*Ambient Assisted Living – AAL*) le TIC sono ormai alla portata di tutti. Il **programma comune** dell'UE dedicato all'AAL, attuato con gli Stati membri, e la relativa ricerca avanzata, così come le applicazioni quali la teleassistenza e il supporto online per i servizi sociali, saranno rafforzati per includere la certificazione del personale sanitario (in modo che possa svolgere la funzione di interfaccia con i servizi di informazione per le persone che altrimenti incontrerebbero difficoltà a usare internet) e per stabilire nuovi modi di mettere le TIC al servizio delle persone più vulnerabili. Grazie a questo programma la società digitale permetterà alle persone vulnerabili, ai malati cronici e ai disabili di vivere con maggiore dignità e autonomia. L'AAL

⁵⁴ Queste azioni contribuiranno a un partenariato europeo per l'innovazione, previsto nell'ambito dell'iniziativa Europa 2020.

⁵⁵ Cfr. COM(2007) 860 e SEC(2009) 1198.

promuoverà l'innovazione e la diffusione di soluzioni basate sulle TIC in settori fondamentali quali la prevenzione delle cadute (che riguarda oltre un terzo degli ultrasessantacinquenni) e l'assistenza ai pazienti affetti da demenza (oltre 7 milioni nell'UE): l'obiettivo è raddoppiare, entro il 2015, il numero di anziani che vivono autonomamente.

AZIONI

La Commissione collaborerà con le autorità competenti degli Stati membri e con tutti i soggetti interessati per attuare le azioni seguenti:

- **Azione fondamentale 13:** svolgere azioni pilota per fornire agli europei un **accesso online sicuro** ai dati sanitari personali entro il 2015 e diffondere ampiamente i servizi di telemedicina entro il 2020;
- **Azione fondamentale 14:** proporre una raccomandazione per definire un **numero minimo comune di dati sui pazienti** per garantire l'interoperabilità delle cartelle cliniche che dovranno essere accessibili o scambiabili per via elettronica fra gli Stati membri entro il 2012⁵⁶.
- **Altre azioni:**
 - favorire l'elaborazione di **standard**⁵⁷, **le prove di interoperabilità e la certificazione** dei sistemi di sanità online **applicabili a tutta l'UE** entro il 2015 mediante il dialogo con le parti interessate;
 - rafforzare il **programma comune di domotica per le categorie deboli (AAL)** con l'obiettivo di permettere agli anziani e ai disabili di vivere in modo autonomo e di partecipare attivamente alla società.

2.7.3. *Promuovere la diversità culturale e i contenuti creativi*

La convenzione dell'UNESCO sulla diversità culturale del 2005 (ratificata a livello di UE nel 2006), che intende proteggere e promuovere la diversità culturale nel mondo, si applica anche ai nuovi ambienti digitali. I nuovi strumenti digitali possono di fatto permettere una più ampia distribuzione di contenuti culturali e creativi perché la riproduzione costa meno, avviene rapidamente e offre ad autori e fornitori di contenuti maggiori opportunità di raggiungere un pubblico nuovo, più vasto e addirittura globale. Internet promuove inoltre un maggiore pluralismo nei mezzi di comunicazione, considerando che, da un lato, permette di accedere a una gamma più ampia di fonti di informazioni e di punti di vista e, dall'altro, offre gli strumenti di esprimersi pienamente e liberamente a quanti altrimenti non avrebbero la possibilità di farlo.

In Europa la diffusione del cinema digitale è stata più lenta del previsto per motivi tecnici (standard) ed economici (modelli commerciali). Alcuni tipi di cinema rischiano addirittura di dover chiudere perché l'attrezzatura digitale comporta costi elevati. Per tutelare la diversità culturale occorre pertanto garantire un sostegno alla digitalizzazione del cinema.

⁵⁶ Conformemente ai requisiti in materia di protezione dei dati.

⁵⁷ Nel contesto del mandato 403 (CEN).

Anche la frammentazione e la complessità dell'attuale sistema di licenze ostacola la digitalizzazione di una parte considerevole del recente patrimonio culturale europeo. Occorre migliorare la questione dei diritti d'autore e rafforzare *Europeana*, la biblioteca pubblica digitale dell'UE. Per finanziare la digitalizzazione su larga scala occorre potenziare i finanziamenti pubblici e ricorrere a iniziative congiunte con i privati, a condizione che tali iniziative rendano accessibile online su ampia scala il patrimonio culturale comune dell'Europa⁵⁸. Tutti dovrebbero poter accedere più facilmente al patrimonio culturale europeo utilizzando e perfezionando le moderne tecnologie di traduzione.

La direttiva "Servizi di media audiovisivi" disciplina il coordinamento a livello di UE delle legislazioni nazionali relative a tutti i media audiovisivi, sia le trasmissioni televisive tradizionali che i servizi *on demand*. La direttiva stabilisce disposizioni per la promozione delle opere europee, sia nei servizi di tipo televisivo che in quelli a pagamento.

AZIONI

La Commissione attuerà le azioni seguenti:

- **Azione fondamentale 15:** proporre, entro il 2012, un **modello sostenibile per il finanziamento di *Europeana***, la biblioteca pubblica digitale dell'UE, e per la digitalizzazione dei contenuti.
- **Altre azioni:**
 - proporre, entro il 2012, una serie di misure ispirate ai risultati della consultazione riguardante il Libro verde "**Le industrie culturali e creative, un potenziale da sfruttare**";
 - pubblicare, entro il 2011, una raccomandazione per promuovere la digitalizzazione del cinema europeo;
 - assicurare l'attuazione delle disposizioni della **direttiva sui servizi di media audiovisivi in materia di diversità culturale**, ricorrendo eventualmente a forme di regolamentazione congiunta e di autoregolamentazione, e chiedere agli Stati membri di fornire informazioni in merito alla relativa applicazione entro la fine del 2011.

2.7.4. *e-Government (amministrazione pubblica online)*

I servizi di e-Government costituiscono un modo economico per migliorare il servizio ai cittadini e alle imprese, favorire la partecipazione e promuovere un'amministrazione aperta e trasparente. I servizi di e-Government possono ridurre i costi e permettere ad amministrazioni pubbliche, cittadini e imprese di risparmiare tempo. Inoltre possono contribuire ad attenuare le minacce connesse ai cambiamenti climatici e ai rischi naturali e di origine umana grazie alla condivisione di dati ambientali e di informazioni sull'ambiente. Oggi, nonostante un livello elevato di disponibilità di servizi di e-Government in Europa, esistono ancora notevoli

⁵⁸ La Commissione ha invitato un "comitato di saggi" a presentare raccomandazioni su questi aspetti entro la fine del 2010, cfr. il comunicato stampa IP/10/456.

differenze fra i vari Stati membri e la loro diffusione fra i cittadini è limitata. Nel 2009 soltanto il 38% dei cittadini dell'UE, rispetto al 72% delle imprese, aveva usato internet per accedere ai servizi di e-Government. La diffusione generale di internet aumenterà con il miglioramento in termini di uso, qualità e accessibilità dei servizi pubblici online.

I governi europei si impegnano a garantire, entro il 2015⁵⁹, l'ampia diffusione di servizi di e-Government orientati all'utente, personalizzati e multiplatforma. A tal fine, i governi dovrebbero adottare le misure necessarie per evitare l'adozione di requisiti tecnici superflui, quali per esempio applicazioni che funzionano soltanto in determinati ambienti tecnici o con dispositivi specifici. La Commissione darà l'esempio attuando servizi intelligenti di e-Government che agevoleranno la razionalizzazione delle procedure amministrative e la condivisione delle informazioni e semplificheranno l'interazione con la Commissione, favorendo una maggiore consapevolezza fra gli utenti e migliorando l'efficienza, l'efficacia e la trasparenza della Commissione.

La maggior parte dei servizi pubblici online non funziona a livello transfrontaliero, cosa che incide sulla mobilità delle imprese e dei cittadini. Finora le autorità pubbliche si sono concentrate sui bisogni nazionali, senza prendere sufficientemente in considerazione gli aspetti dell'e-Government connessi al mercato unico. Tuttavia, alcuni strumenti giuridici e iniziative connessi al mercato unico (quali la direttiva sui servizi o il piano d'azione per gli appalti pubblici elettronici) si fondano sul principio dell'interazione fra le imprese e con le amministrazioni pubbliche per via elettronica e a livello transfrontaliero⁶⁰.

L'Europa ha pertanto bisogno di una cooperazione amministrativa più efficiente per sviluppare e realizzare servizi pubblici online transfrontalieri. In questo quadro si inserisce l'attuazione di procedure armonizzate per gli appalti pubblici elettronici e di servizi transfrontalieri di identificazione e autenticazione elettronica (compreso il riconoscimento reciproco dei livelli di sicurezza per l'autenticazione)⁶¹.

I servizi elettronici nel settore dell'ambiente (eEnvironment), che rientrano fra i servizi di e-Government, sono ancora sviluppati in misura insufficiente o frammentati lungo i confini nazionali. Il diritto dell'Unione in questo settore dovrebbe essere riveduto e aggiornato. Inoltre, soluzioni innovative, quali le reti di sensori avanzate, possono aiutare a colmare le lacune nei dati necessari.

AZIONI

La Commissione attuerà le azioni seguenti:

- **Azione fondamentale 16:** proporre, entro il 2012, una **decisione del Consiglio e del Parlamento europeo** per assicurare il **riconoscimento reciproco dell'identificazione e**

⁵⁹ La Commissione sta collaborando con gli Stati membri per elaborare un piano d'azione volto a realizzare gli impegni del 2009: cfr. la [dichiarazione di Malmö sull'eGovernment](#).

⁶⁰ In futuro, i servizi pubblici online si baseranno sui quadri e sugli strumenti di gestione e autenticazione dell'identità efficaci e interoperabili descritti precedentemente.

⁶¹ Lo sviluppo di un ambiente doganale completamente elettronico nell'UE entro il 2013 fornirà servizi di eGovernment di qualità elevata per i commercianti, sistemi IT nazionali interoperabili e un meccanismo per la gestione delle procedure doganali comune a tutta l'Unione.

dell'autenticazione elettronica in tutte l'UE sulla base di "servizi online di autenticazione" che devono essere disponibili in tutti gli Stati membri (possono usare i documenti ufficiali più appropriati, rilasciati dal settore pubblico o privato).

• **Altre azioni:**

- sostenere, grazie al programma per la competitività e l'innovazione (PCI) e al programma riguardante le soluzioni di interoperabilità per le amministrazioni pubbliche europee (ISA), la realizzazione di **servizi di e-Government transfrontalieri senza soluzione di continuità nel mercato unico**;
- riesaminare, entro il 2011, la direttiva sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale⁶²;
- collaborare con gli Stati membri e i soggetti interessati per attuare **servizi transfrontalieri di eEnvironment**, con particolare riguardo alle reti di sensori avanzate;
- Definire in un **Libro bianco**, entro il 2011, misure concrete per **l'interconnessione delle capacità in materia di appalti pubblici elettronici** nel contesto del mercato unico;
- dare l'esempio in materia di e-Government aperto e trasparente elaborando, nel 2010, e attuando un ambizioso **piano d'azione per una Commissione online (eCommission) per il periodo 2011-2015**, includendo la generalizzazione delle procedure elettroniche per gli appalti.

Gli Stati membri sono chiamati a:

- rendere **pienamente interoperabili i servizi di eGovernment**, superando le barriere organizzative, tecniche o semantiche e garantendo la compatibilità con IPv6;
- assicurare che gli sportelli unici svolgano le funzioni di centri di eGovernment a pieno titolo, al di là dei requisiti e dei settori oggetto della direttiva sui servizi;
- concordare, entro il 2011, un **elenco comune di servizi pubblici transfrontalieri fondamentali** corrispondenti a esigenze chiaramente definite – per permettere agli imprenditori di stabilirsi e gestire un'impresa ovunque in Europa, indipendentemente dal luogo di origine, e ai cittadini di studiare, lavorare, stabilirsi e andare in pensione ovunque nell'Unione europea. Questi servizi fondamentali dovrebbero essere disponibili online entro il 2015.

2.7.5 *Sistemi di trasporto intelligenti per un trasporto efficiente e una mobilità migliore*

Grazie ai sistemi di trasporto intelligenti (STI) i trasporti diventano più efficienti, rapidi, facili da usare e affidabili. L'attenzione si concentra su soluzioni intelligenti per integrare i flussi di traffico merci e passeggeri fra i vari modi di trasporto e proporre soluzioni sostenibili per eliminare le strozzature delle infrastrutture stradali, ferroviarie, aeree, marittime e fluviali.

⁶² Direttiva 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale.

Per quanto riguarda il trasporto stradale e le interfacce con gli altri modi di trasporto, il piano d'azione per gli STI e la relativa direttiva favoriscono la realizzazione di sistemi di informazione in tempo reale sul traffico e sugli spostamenti e di sistemi di gestione dinamica del traffico per alleviare la congestione e incoraggiare una mobilità più rispettosa dell'ambiente, migliorando al tempo stesso la sicurezza. Il sistema di gestione del traffico aereo per il cielo unico europeo (SESAR) integrerà i servizi di navigazione aerea e i sistemi di supporto. Grazie ai servizi di informazione fluviale (RIS) e ai servizi elettronici nel settore marittimo (*e-Maritime*) il trasporto fluviale e marittimo migliora diventando più sicuro ed efficiente. Il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario intende installare un sistema di controllo automatico della velocità comune a tutta l'Europa, mentre le applicazioni telematiche per i servizi di trasporto merci⁶³ e passeggeri per ferrovia favoriranno i servizi transfrontalieri, fornendo ai passeggeri strumenti per pianificare i viaggi (individuazione delle coincidenze con altri treni e modi di trasporto, assistenza per le prenotazioni, i pagamenti e la localizzazione dei bagagli) e per ottenere aggiornamenti in tempo reale.

AZIONI

La Commissione attuerà le azioni seguenti:

- Accelerare la diffusione degli STI, in particolare nel trasporto stradale e urbano, attuando la direttiva STI proposta a sostegno dell'interoperabilità e di una rapida standardizzazione;
- Adottare, entro il 2010, la strategia di attuazione delle soluzioni di gestione del traffico aereo per il cielo unico europeo (SESAR);
- Presentare, entro il 2011, una direttiva per la realizzazione di servizi elettronici per il trasporto marittimo;
- Proporre, entro il 2011, una direttiva per definire le specifiche tecniche riguardanti le applicazioni telematiche per i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia.
- *Gli Stati membri dovrebbero:*
- Rispettare gli obblighi previsti dal piano di attuazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), con particolare riguardo per le linee che devono essere attrezzate con questo sistema entro il 2015.

2.8. Aspetti internazionali dell'agenda digitale

L'agenda digitale europea intende trasformare l'Europa in un motore di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva a livello globale. Tutti i sette pilastri dell'agenda digitale hanno una dimensione internazionale. In particolare, il mercato unico del digitale ha bisogno di un'interfaccia con l'esterno in quanto è possibile ottenere progressi su numerosi aspetti programmatici soltanto a livello internazionale. Grazie all'interoperabilità e a norme riconosciute a livello mondiale è possibile accelerare l'innovazione riducendo i rischi e i costi delle nuove tecnologie. Anche la questione delle crescenti minacce alla sicurezza informatica deve essere affrontata in un

⁶³ GUL 13 del 18.1.2006, pag. 1.

contesto internazionale. Inoltre, le soluzioni normative adottate dall'Europa, che sono basate sulle pari opportunità, la trasparenza delle autorità pubbliche e della governance e sull'apertura dei mercati alla concorrenza, sono prese a esempio in altre parti del mondo. Infine, è anche importante misurare i progressi compiuti dall'Europa nell'ambito dell'agenda digitale confrontandoli con le migliori pratiche adottate a livello internazionale.

Pertanto, considerando soprattutto l'importanza strategica di internet, per realizzare le azioni summenzionate è fondamentale conferire una dimensione internazionale all'agenda digitale. L'Europa deve continuare a svolgere un ruolo di guida, conformemente all'agenda di Tunisi, per promuovere una gestione di internet quanto più possibile aperta e inclusiva. Già oggi internet coinvolge una grande varietà di sistemi e applicazioni che interessano tutti gli aspetti della nostra vita, indipendente da dove viviamo e in futuro la tendenza si rafforzerà sempre più. È un formidabile strumento di libertà di espressione in tutto il mondo.

Per incentivare l'innovazione anche a livello internazionale, la Commissione si adopererà per istituire condizioni favorevoli per i prodotti e i servizi digitali nel commercio esterno, sviluppando per esempio un partenariato solido per favorire l'accesso al mercato e offrire opportunità di investimento, riducendo le barriere tariffarie e non tariffarie a livello globale, migliorando la protezione dei diritti di proprietà intellettuale ed evitando distorsioni del mercato.

L'accordo sulle tecnologie dell'informazione (ITA) del 1997 ha dato risultati tangibili per quanto riguarda la promozione delle tecnologie dell'informazione in Europa e nel resto del mondo. Ora però occorre aggiornare l'ITA per tenere conto dei nuovi sviluppi, soprattutto a livello di tecnologia e convergenza dei prodotti.

Anche nel settore dei servizi digitali e della proprietà intellettuale gli accordi commerciali internazionali dovranno riflettere maggiormente i progressi tecnologici.

AZIONI

La Commissione attuerà le azioni seguenti:

- promuovere l'internazionalizzazione della gestione di internet e della cooperazione mondiale per mantenere la stabilità di internet, sulla base di un modello multilaterale;
- sostenere la continuazione delle attività del Forum per la gestione di internet oltre il 2010;
- collaborare con paesi terzi per **migliorare le condizioni relative al commercio internazionale** di prodotti e servizi digitali, con riferimento anche ai diritti di proprietà intellettuale;
- ottenere un mandato per aggiornare gli accordi internazionali in base ai progressi tecnologici o, se opportuno, proporre nuovi strumenti.

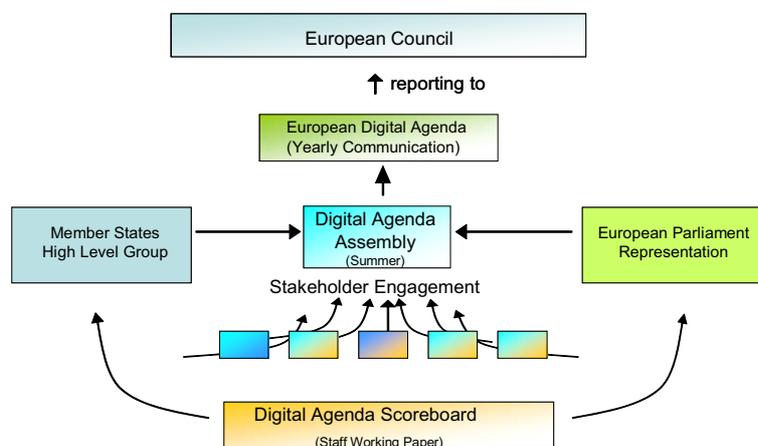
3. ATTUAZIONE E GESTIONE

La sfida più ardua consisterà nell'adottare e attuare rapidamente le misure necessarie per realizzare i nostri obiettivi. Per far accelerare il passo all'Europa dobbiamo dimostrare lo stesso spirito determinato e condividere una visione comune.

Per assicurare il successo dell'agenda digitale occorre attuare meticolosamente tutte le varie azioni previste, conformemente alla struttura di governance Europa 2020. Come è illustrato dalla **figura 6**, la Commissione dovrà a tal fine:

1. **Istituire un meccanismo di coordinamento interno** – il cui nucleo sarà costituito da un gruppo di commissari incaricato di assicurare un coordinamento efficace fra le diverse politiche, con particolare riferimento alla serie di iniziative legislative proposte nell'ambito dell'agenda digitale (allegato 1).

Figura 6: Il ciclo della gestione nel contesto dell'agenda digitale europea



2. Attuare una stretta collaborazione con gli Stati membri, il Parlamento europeo e tutte le parti interessate, in particolare:
 - istituendo un "gruppo di alto livello" per collaborare con gli Stati membri;
 - favorendo un dialogo costante con i rappresentanti del Parlamento europeo;
 - istituendo piattaforme orientate all'azione in merito alle sette aree programmatiche e prevedendo la partecipazione di un gran numero di soggetti interessati.
3. **Fare un bilancio periodico dei progressi compiuti nell'ambito dell'agenda digitale** pubblicando ogni anno a maggio un quadro di valutazione comprendente le informazioni seguenti⁶⁴:

⁶⁴ Questi quadri di valutazione costituiranno la base per la valutazione dell'agenda digitale.

- sviluppi socio-economici fondati su indicatori di prestazioni fondamentali, selezionati in base alla loro pertinenza rispetto ai temi programmatici principali (allegato 2)⁶⁵;
 - aggiornamento dei progressi realizzati in merito a tutte le varie azioni programmatiche previste dall'agenda digitale.
4. Organizzare un ampio dibattito con le parti interessate sui progressi, così come sono registrati nei quadri di valutazione digitali, sotto forma di un'**assemblea annuale sul digitale** che si terrà a giugno e alla quale parteciperanno gli Stati membri, le istituzioni dell'UE, i rappresentanti dei cittadini e l'industria per valutare i progressi compiuti e le nuove sfide da affrontare. La prima assemblea del digitale si terrà nel primo semestre del 2011.
 5. Per riferire sui risultati di queste attività, la Commissione trasmetterà al Consiglio europeo una relazione annua sui progressi compiuti conformemente alla struttura di governance Europa 2020.

⁶⁵ Gli indicatori sono tratti essenzialmente dal Benchmarking framework 2011-2015 (quadro di valutazione comparativa 2011-2015) approvato dagli Stati membri dell'UE nel novembre 2009. Si tratta di un quadro concettuale per raccogliere dati statistici sulla società dell'informazione, accompagnati da un elenco di indicatori fondamentali per la valutazione comparativa.

Allegato 1: Tabella delle azioni legislative

Proposte/azioni legislative della Commissione	Data prevista di realizzazione
Un mercato digitale unico e dinamico	
Azione fondamentale 1: proporre una direttiva quadro sulla gestione collettiva dei diritti che istituisce un sistema di licenze paneuropee per la gestione dei diritti (online)	2010
Azione fondamentale 1: proporre una direttiva sulle opere "orfane" per facilitare la digitalizzazione e la diffusione delle opere dell'ingegno in Europa	2010
Azione fondamentale 4: rivedere il quadro normativo dell'UE in materia di protezione dei dati per aumentare la fiducia dei singoli e rafforzare i loro diritti	2010
Avanzare proposte aggiornando la direttiva sul commercio elettronico per i mercati online	2010
Azione fondamentale 2: proporre misure volte a rendere obbligatoria, entro una data prestabilita, la migrazione verso l'area di pagamento unica in euro (SEPA)	2011
Azione fondamentale 3: rivedere la direttiva sulla firma elettronica per assicurare il riconoscimento e l'interoperabilità transfrontalieri dei sistemi di autenticazione elettronica	2011
Proporre uno strumento di diritto contrattuale che integri la direttiva sui diritti dei consumatori	2011
Proporre iniziative per armonizzare maggiormente la numerazione per la fornitura di servizi commerciali in tutta Europa	2012
Presentare una relazione in merito al riesame della direttiva relativa alle misure e alle procedure volte ad assicurare il rispetto dei diritti di proprietà intellettuale	2012
Presentare una relazione sulla necessità di misure ulteriori per promuovere le licenze transfrontaliere e paneuropee	2012
Azione fondamentale 1: rivedere la direttiva sul riutilizzo dell'informazione del settore pubblico, in particolare con riferimento all'ambito di applicazione e ai principi sui quali si basa l'imposizione di tariffe per l'accesso e l'uso	2012
Proporre un sistema di risoluzione delle controversie online valido in tutta l'UE applicabile alle operazioni di commercio elettronico	

Proposte/azioni legislative della Commissione	Data prevista di realizzazione
Interoperabilità e standard	2010
Azione fondamentale 5: avanzare proposte in merito alla riforma delle regole sull'applicazione degli standard in materia di TIC in Europa al fine di consentire l'uso di taluni standard elaborati da forum e consorzi	2011
Publicare orientamenti relativi ai diritti essenziali di proprietà intellettuale e alle condizioni per il rilascio di licenze nel contesto della definizione di standard, inclusa la divulgazione ex-ante	2012
Presentare una relazione sulla fattibilità di misure che potrebbero portare attori economici importanti a concedere licenze relative alle informazioni sull'interoperabilità	
Fiducia e sicurezza	2010
Azione fondamentale 6: proporre un regolamento per aggiornare l'Agenzia europea per la sicurezza delle reti e dell'informazione (ENISA) e avanzare proposte in merito all'istituzione di CERT per le istituzioni dell'UE	2010
Azione fondamentale 4: nell'ambito dell'aggiornamento del quadro normativo relativo dell'UE in materia di tutela dei dati personali, valutare la possibilità di ampliare le disposizioni relative alla notifica delle violazioni della sicurezza	2010
Azione fondamentale 7: proporre strumenti giuridici per combattere i cyber-attacchi	2013
Azione fondamentale 7: proporre norme in materia di giurisdizione nel cyberspazio a livello europeo e internazionale	
Accesso ad internet veloce e superveloce	2010
Azione fondamentale 8: proporre una decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ad un programma sulla politica europea in materia di spettro radio per una gestione più efficace dello spettro	2010
Azione fondamentale 8: pubblicare una raccomandazione per incoraggiare gli investimenti in reti NGA competitive	
Migliorare l'alfabetizzazione, le competenze e l'inclusione nel mondo digitale	2011
Presentare proposte per assicurare che i siti web del settore pubblico (e i siti che forniscono servizi di base ai cittadini) siano pienamente accessibili entro il 2015	2013

Proposte/azioni legislative della Commissione	Data prevista di realizzazione
Azione fondamentale 10: proporre di inserire l'alfabetizzazione e le competenze digitali fra le priorità del regolamento riguardante il Fondo sociale europeo (2014-2020)	
Vantaggi per la società dell'UE grazie alle TIC	2010
Proporre una serie di funzioni minime per promuovere l'interoperabilità delle griglie intelligenti a livello europeo	2011
Proporre, se necessario, metodi di misura comuni per le prestazioni energetiche e le emissioni di gas a effetto serra del settore delle TIC	2011
Presentare una raccomandazione per la digitalizzazione del cinema europeo	2011
Riesaminare la direttiva sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale	2011
Presentare una direttiva per la realizzazione di servizi elettronici per il trasporto marittimo (e-Maritime)	2011
Proporre una direttiva per definire le specifiche tecniche riguardanti le applicazioni telematiche per i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia	2012
Azione fondamentale 14: presentare una raccomandazione per definire un numero minimo comune di dati sui pazienti per garantire l'interoperabilità delle cartelle cliniche che dovranno essere accessibili o scambiabili per via elettronica fra gli Stati membri	2012

Allegato 2: Obiettivi di prestazione fondamentali

Gli indicatori in questione sono tratti essenzialmente dal Benchmarking framework 2011-2015⁶⁶ (quadro di valutazione comparativa 2011-2015) approvato dagli Stati membri dell'UE nel novembre 2009.

1. Obiettivi nel settore della banda larga:

- Banda larga di base per tutti entro il 2013: copertura con banda larga di base per il 100% dei cittadini dell'UE. (Valore di riferimento: nel dicembre 2008 la copertura totale DSL (espressa sotto forma di percentuale della popolazione dell'UE) era pari al 93%).
- Banda larga veloce entro il 2020: copertura con banda larga pari o superiore a 30 Mbps per il 100% dei cittadini UE. (Valore di riferimento: nel gennaio 2010 il 23% degli abbonamenti a servizi di banda larga prevedeva una velocità di almeno 10 Mbps).
- Banda larga ultraveloce entro il 2020: il 50% degli utenti domestici europei dovrebbe avere abbonamenti per servizi con velocità superiore a 100 Mbps. (Nessun valore di riferimento)

2. Mercato unico digitale:

- Promuovere il commercio elettronico: il 50% della popolazione dovrebbe fare acquisti online entro il 2015. (Valore di riferimento: nel 2009 il 37% delle persone di età compresa fra 16 e 74 anni aveva ordinato prodotti o servizi per uso privato nei 12 mesi precedenti).
- Commercio elettronico transfrontaliero: il 20% della popolazione dovrebbe fare acquisti online all'estero entro il 2015. (Valore di riferimento: nel 2009 l'8 % delle persone di età compresa fra 16 e 74 anni aveva ordinato prodotti o servizi da altri paesi dell'UE nei 12 mesi precedenti).
- Commercio elettronico per le imprese: il 33% delle PMI dovrebbe effettuare vendite/acquisti online entro il 2015. (Valore di riferimento: nel 2008 il 24% e il 12% delle imprese aveva effettuato, rispettivamente, servizi di acquisto/vendita per via elettronica, per un importo pari o superiore all'1% del totale del fatturato/delle vendite).
- Mercato unico per i servizi di telecomunicazione: la differenza fra le tariffe in roaming e le tariffe nazionali dovrebbe essere praticamente inesistente entro il 2015. (Valore di riferimento: nel 2009 il prezzo medio per una telefonata di un minuto effettuata in roaming era di 0,38 centesimi (per chiamata effettuata) e il prezzo medio per le telefonate di un minuto nell'UE era di 0,13 centesimi (roaming incluso).

⁶⁶

Per maggiori informazioni consultare il documento [Benchmarking framework 2011-2015](#). Si tratta di un quadro concettuale per raccogliere dati statistici sulla società dell'informazione, accompagnati da un elenco di indicatori fondamentali per la valutazione comparativa.

3. Inclusione digitale:

- Portare l'uso regolare di internet dal 60% al 75% entro il 2015 e dal 41% al 60% per le categorie svantaggiate (Le cifre di riferimento riguardano il 2009).
- Dimezzare entro il 2015 il numero di persone che non hanno mai usato internet (portandolo al 15%) (Valore di riferimento: nel 2009 il 30% della popolazione di età compresa fra 16 e 74 anni non aveva mai utilizzato internet).

4. Servizi pubblici:

- eGovernment entro il 2015: ricorso all'e-Government da parte del 50% della popolazione, di cui oltre la metà dovrebbe essere in grado di restituire moduli compilati. (Valore di riferimento: nel 2009 il 38% delle persone di età compresa fra 16 e 74 anni aveva usato i servizi di eGovernment nei 12 mesi precedenti e il 47% usava i servizi di e-Government per trasmettere moduli compilati).
- Servizi pubblici transfrontalieri: mettere online, entro il 2015, tutti i servizi pubblici fondamentali transfrontalieri previsti dalla lista che gli Stati membri dovranno concordare entro il 2011. (Nessun valore di riferimento)

5. Ricerca e innovazione:

- Aumento delle spese di R&S per le TIC: raddoppiare gli investimenti pubblici portandoli a 11 miliardi di euro. (Valore di riferimento: nel 2007 l'importo nominale dei crediti o delle spese dei bilanci pubblici per la R&S (GBAORD) era di 5,7 miliardi di euro).

6. Economia a basse emissioni di carbonio:

- Promozione dell'illuminazione a basso consumo energetico: entro il 2020 almeno il 20% di riduzione globale del consumo di energia per l'illuminazione (Nessun valore di riferimento)



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 20.9.2010
COM(2010) 471 definitivo

2010/0252 (COD)

Proposta di

DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che stabilisce il primo programma relativo alla politica in materia di spettro radio

{SEC(2010) 1034}

{SEC(2010) 1035}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivazione e obiettivi della proposta**

L'articolo 8 *bis*, paragrafo 3, della direttiva quadro 2002/21/CE, modificata dalla direttiva 2009/140/CE, invita la Commissione a presentare una proposta legislativa al Parlamento europeo e al Consiglio volta a porre in essere un programma strategico pluriennale in materia di spettro radio (RSPP) che definisce gli orientamenti e gli obiettivi strategici per la pianificazione strategica e l'armonizzazione dell'uso dello spettro radio, tenendo nella massima considerazione il parere del gruppo "Politica dello spettro radio" (RSPG).

L'RSPP si basa sull'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), considerata l'importanza della disponibilità e dell'uso efficiente dello spettro radio per l'istituzione di un mercato interno per le comunicazioni elettroniche e per altre politiche dell'UE. Esso stabilirà fino al 2015 in che modo l'uso dello spettro radio possa contribuire agli obiettivi dell'UE e a ottimizzare i benefici dal punto di vista sociale, economico e ambientale. Il programma è fondato sui principi normativi dell'UE in materia di comunicazioni elettroniche e sulla decisione n. 676/2002/CE (decisione sullo spettro radio — DSR), che riafferma i principi da applicare a tutti i tipi di uso dello spettro, stabilisce gli obiettivi per le iniziative dell'UE ed elenca le azioni da avviare.

• **Contesto generale**

Lo spettro radio è un elemento essenziale per sviluppare la società digitale e i servizi senza fili ad alta velocità, promuovere la ripresa e la crescita economica e garantire posti di lavoro di qualità, assicurando all'UE la competitività nel lungo termine. Le iniziative in materia di spettro radio sono inoltre essenziali per l'agenda digitale europea e per la strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. Contributi per l'RSPP sono venuti dal vertice sullo spettro radio ospitato dal Parlamento e dalla Commissione, da una consultazione pubblica della Commissione e da un parere del gruppo RSPG.

• **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

Riguardo alle comunicazioni elettroniche la politica dello spettro radio è contemplata dalla direttiva quadro 2002/21/CE e dalla direttiva 2002/20/CE (direttiva autorizzazioni) modificata dalla direttiva 2009/140/CE, che ha introdotto significativi miglioramenti per garantire un uso efficiente dello spettro, eliminare la rigidità nella gestione dello spettro radio e dare un accesso più facile a quest'ultimo. Inoltre, la DSR permette già di armonizzare le condizioni tecniche per l'uso dello spettro radio per quanto riguarda le politiche dell'UE esistenti che riguardano l'uso dello spettro.

• **Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione**

L'uso dello spettro radio ha un'influenza sempre maggiore sulla crescita sostenibile, sulla competitività e sulla produttività nel mercato interno in relazione a importanti politiche settoriali dell'UE. Poiché lo spettro radio è limitato, occorre principalmente garantire che esso sia assegnato ed usato in modo efficiente ed efficace, tenendo conto degli obiettivi della politica dell'UE nel settore delle comunicazioni elettroniche e della banda larga per tutti e per

i trasporti, la ricerca, l'osservazione della Terra, il progetto Galileo, la tutela dell'ambiente e la lotta contro il riscaldamento globale.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

• Consultazione delle parti interessate

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di coloro che hanno risposto

Tutte le parti interessate hanno avuto la possibilità di presentare osservazioni.

- Il vertice sullo spettro radio tenutosi a marzo 2010 ha mostrato che le istituzioni europee, gli Stati membri e le parti interessate avevano chiaramente compreso la necessità di disporre di un maggiore spettro radio per le applicazioni con un impatto elevato dal punto di vista sociale ed economico. I risultati del vertice sono riassunti all'allegato 1 della valutazione dell'impatto e i documenti pertinenti sono disponibili sul sito: http://ec.europa.eu/information_society/policy/ecom/radio_spectrum/rspp/index_en.htm.
- Una consultazione pubblica accompagnata da un invito a presentare contributi si è tenuta dal 4 marzo al 9 aprile 2010, in preparazione al programma in materia di spettro radio. Le 101 risposte sono riassunte all'allegato 2 della valutazione dell'impatto e i documenti pertinenti sono disponibili sul sito: http://ec.europa.eu/information_society/policy/ecom/radio_spectrum/rspp/rspp_pc_rep/index_en.htm.
- L'RSPG, che è un gruppo ad alto livello il quale fornisce pareri alla Commissione sulla politica dello spettro, ha adottato il suo parere formale in data 9 giugno 2010 (allegato 3 della valutazione dell'impatto V. http://rspg.groups.eu.int/_documents/documents/opinions/rspp10_330_rspp_opinion.pdf). La Commissione ha tenuto nella massima considerazione tale parere per finalizzare la sua bozza di proposta.
- Prima della finalizzazione, la bozza di proposta dell'RSPG è stata sottoposta a una consultazione pubblica a parte — le risposte ricevute sono disponibili sul sito: http://rspg.ec.europa.eu/consultations/responses_rspp2010/index_en.htm.

• Ricorso al parere di esperti

Settori scientifici /di competenza interessati

Oltre al parere dell'RSPG e a numerose risposte ricevute nelle consultazioni pubbliche e nel vertice, sono inoltre rilevanti i seguenti studi:

- "Exploiting the digital dividend — a European approach" (Analysys Mason, DotEcon and Hogan & Hartson) 2009.
- "Optimising the Public Sector's Use of Radio Spectrum in the EU" (WIK-Consult) 2008.
- "Radio interference in the European Community" (Eurostrategies and LS telcom) 2008.

- "Preparing the next steps in regulation of electronic communications — a contribution to the review of the electronic communications regulatory framework" (Hogan & Hartson, Analysys) 2006.

Mezzi impiegati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

I suddetti studi sono disponibili sui seguenti siti internet della Commissione:

http://ec.europa.eu/information_society/policy/ecomms/radio_spectrum/documents/studies/index_en.htm

e

http://ec.europa.eu/information_society/policy/ecomms/info_centre/documentation/studies_ext_consult/index_en.htm#2006

- **Valutazione dell'impatto**

Considerato il carattere strategico di alto livello dell'RSPP, la valutazione dell'impatto individua opzioni e valuta se l'intervento dell'UE comporti un valore aggiunto rispetto all'azione nazionale o regionale. Essa identifica l'orientamento strategico necessario per la politica dello spettro radio a livello dell'UE e sottolinea il bisogno di un approccio globale, considerato l'impatto dello spettro radio su vari settori con diversi gradi di competenza dell'UE. Il parere del comitato per la valutazione dell'impatto sulla valutazione d'impatto è stato emesso il 2 luglio 2010.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Sintesi delle misure proposte**

Il programma proposto stabilisce orientamenti politici e obiettivi per la pianificazione strategica e l'armonizzazione dell'uso dello spettro radio per realizzare il mercato interno. Esso contribuisce alla realizzazione dell'agenda digitale europea e della strategia Europa 2020 e promuove altre politiche dell'UE riguardanti lo spettro; il programma assicurerà inoltre l'applicazione di principi e definirà gli orientamenti della politica dello spettro su dimensione europea. Esso prevede iniziative concrete prioritarie per rafforzare coordinamento, flessibilità e disponibilità dello spettro radio per le comunicazioni a banda larga e altre politiche specifiche dell'UE, richiede un inventario degli usi esistenti e dello spettro radio emergente, identifica i miglioramenti per salvaguardare gli interessi dell'UE nelle trattative internazionali e per assistere gli Stati membri nelle trattative bilaterali e auspica un miglioramento della cooperazione tra gli organismi tecnici, chiedendo alla Commissione di riferire entro il 2015.

- **Base giuridica**

Articolo 114 del TFUE.

- **Principio di sussidiarietà**

L'azione proposta comporta la modifica dell'attuale quadro normativo dell'UE e riguarda pertanto un settore nel quale la Comunità ha già esercitato la sua competenza. La proposta è pertanto conforme al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sull'UE.

- **Principio di proporzionalità**

La presente proposta è conforme al principio di proporzionalità poiché stabilisce un livello minimo di armonizzazione e lascia agli Stati membri o alle autorità nazionali di regolamentazione il compito di definire le misure d'attuazione. Le modifiche proposte non vanno oltre quanto è necessario per raggiungere l'obiettivo di regolamentare meglio il settore d'attività. Esse sono pertanto conformi al principio di proporzionalità di cui all'articolo 5 del TUE.

- **Scelta dello strumento**

Si tratta di una misura legislativa in quanto l'articolo 8 *bis*, paragrafo 3, della direttiva quadro prevede una proposta di legge da sottoporre al Parlamento e al Consiglio. Una misura non vincolante come una raccomandazione del Parlamento e del Consiglio non renderebbe obbligatorio il coordinamento dell'UE, né richiederebbe un'azione da parte degli Stati membri. Le decisioni n. 128/1999/CE, n. 626/2008/CE e n. 676/2002/CE del Parlamento e del Consiglio sono state adottate in passato per imporre simili obblighi ed azioni.

4. **INCIDENZA SUL BILANCIO**

Nessuna.

5. **INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI**

- **Semplificazione e riduzione delle spese amministrative**

La proposta mira a ridurre gli oneri amministrativi aumentando la flessibilità dello spettro radio e snellendo le procedure amministrative per l'uso di quest'ultimo. Essa fa parte sia del programma permanente della Commissione per l'aggiornamento e la semplificazione dell'*acquis* sia del Programma di lavoro, riferimento 2010/INFSO/002.

- **Riesame/revisione/cessazione dell'efficacia**

La decisione stabilisce che il programma sia attuato entro il 2015 e invita la Commissione ad effettuare una revisione prima di preparare il successivo programma.

- **Informazione da parte degli Stati membri**

Gli Stati membri devono informare la Commissione sull'attuazione dei loro obblighi.

- **Spazio economico europeo**

L'atto proposto ha rilevanza per lo Spazio economico europeo.

- **Illustrazione dettagliata della proposta**

Articolo 1 — Oggetto e campo d'applicazione

In questo articolo si stabilisce l'obiettivo generale del programma e il campo d'applicazione.

Articolo 2 — Applicazione dei principi di regolamentazione generale

Questo articolo mira a garantire l'applicazione coerente dei principi di regolamentazione generale da parte degli Stati membri e fra questi: l'uso e la gestione efficiente dello spettro radio, la promozione della neutralità della tecnologia e del servizio, l'applicazione di un sistema di autorizzazione più snello e la garanzia del mercato interno e della competitività.

Articolo 3 — Obiettivi strategici

Fra gli obiettivi politici da perseguire da parte degli Stati membri e della Commissione vi sono: garantire una sufficiente disponibilità dello spettro radio, favorire il più possibile la flessibilità dello spettro radio, rafforzare l'uso efficiente dello spettro radio mediante autorizzazioni generali e mediante la flessibilità, evitare distorsioni della concorrenza, evitare interferenze e disturbi nocivi, armonizzare le condizioni tecniche e garantire la tutela della salute.

Articolo 4 — Efficacia e flessibilità rafforzate

In questo articolo si stabiliscono gli orientamenti strategici che dovranno essere trasformati in azioni da parte degli Stati membri e della Commissione, compresa una maggiore flessibilità per quanto riguarda l'autorizzazione dello spettro radio per colmare il divario digitale, la creazione delle condizioni tecniche per i servizi a banda larga, il rafforzamento dell'uso collettivo dello spettro radio, l'elaborazione di norme nonché il mantenimento e la promozione di una concorrenza effettiva e del mercato interno.

Articolo 5 — Concorrenza

In questo articolo si promuove la concorrenza elencando vari rimedi che gli Stati membri potrebbero adottare contro possibili distorsioni derivanti dalla flessibilità, dal commercio e dall'accumulo o da altri tipi di cumulo dei diritti di spettro radio.

Articolo 6 — Spettro radio per comunicazioni a banda larga senza fili

Occorre adottare le seguenti misure: raggiungere specifici obiettivi per la banda larga senza fili e garantire la disponibilità dello spettro radio designato a tal fine; rendere obbligatoria la liberazione della banda di 800 MHz, con il dividendo digitale entro il 2013; garantire la copertura delle regioni rurali e l'accesso per le categorie di cittadini svantaggiati, garantire che talune bande potranno essere oggetto di scambi e garantire la disponibilità di frequenze per generalizzare l'accesso via satellite.

Articolo 7 — Esigenze in materia di spettro di politiche specifiche dell'Unione

La Commissione e gli Stati membri devono cooperare per rispondere ai bisogni in materia di spettro radio per il mercato interno in relazione alle diverse politiche dell'UE e fra queste la politica spaziale, la tutela ambientale, la pubblica sicurezza e la protezione civile e i soccorsi in caso di catastrofe nonché le attività scientifiche e la ricerca.

Articolo 8 Inventario — monitoraggio delle utilizzazioni esistenti dello spettro radio e delle esigenze emergenti

In cooperazione con gli Stati membri, la Commissione deve organizzare un inventario degli usi esistenti dello spettro radio e delle future esigenze di frequenze.

Articolo 9 — Trattative internazionali

Tali disposizioni mirano a migliorare la visibilità dell'UE nelle trattative internazionali e a proteggere i suoi interessi. L'UE deve offrire il suo apporto agli Stati membri nelle trattative con i paesi terzi per assolvere ai suoi obblighi. Nell'ambito della Conferenza mondiale delle radiocomunicazioni del 2012 l'Unione dovrà promuovere risultati che, tra l'altro, consentono di sfruttare pienamente le bande 800 MHz e 3,4-3,8 GHz per la banda larga nell'Unione, assicurino che una quantità sufficiente di spettro radio adeguatamente protetto sia disponibile per politiche settoriali dell'Unione (come la politica spaziale europea e il cielo unico europeo) e garantiscano che le modifiche alle norme radio dell'UIT sostengano e integrino i pertinenti principi del quadro normativo dell'UE.

Articolo 10 — Cooperazione tra vari organismi

La Commissione e gli Stati membri devono cooperare per consolidare l'ambito istituzionale e promuovere il coordinamento della gestione dello spettro radio, nonché per migliorare la cooperazione tra gli organismi di normalizzazione, il CEPT (Conferenza europea delle amministrazioni delle poste e telecomunicazioni) e il Centro comune di ricerca per stabilire un legame più stretto tra la gestione dello spettro radio e la normalizzazione.

Articolo 11 — Consultazione pubblica

La Commissione e gli Stati membri devono consultare il pubblico ove si renda necessario.

Articolo 12 — Relazioni

La Commissione deve trasmettere una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 2015.

Articoli 13, 14 e 15: Attuazione, notifica, entrata in vigore, destinatari

Tali articoli obbligano gli Stati membri ad attuare la decisione entro il 2015, salvo disposizioni contrarie negli articoli precedenti, e ad informare la Commissione. I suddetti articoli contengono anche le disposizioni d'uso.

Proposta di

DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che stabilisce il primo programma relativo alla politica in materia di spettro radio

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), in particolare l'articolo 114,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 8 *bis*, paragrafo 3, della direttiva 2002/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, che istituisce un quadro normativo comune per le reti ed i servizi di comunicazione elettronica (direttiva quadro)³ stabilisce che la Commissione può presentare proposte legislative al Parlamento europeo e al Consiglio volte a porre in essere programmi strategici pluriennali in materia di spettro radio. Tali programmi definiscono gli orientamenti e gli obiettivi politici per la pianificazione strategica e l'armonizzazione dell'uso dello spettro radio, in conformità alle direttive applicabili alle reti e ai servizi di comunicazioni elettroniche. Tali orientamenti politici e obiettivi devono far riferimento alla disponibilità e all'utilizzazione efficace delle frequenze dello spettro radio necessarie all'attuazione e al funzionamento del mercato interno. La presente decisione non pregiudica la normativa vigente dell'UE, in particolare le direttive 1999/5/CE, 2002/20/CE e 2002/21/CE, nonché la decisione n. 676/2002/CE. Inoltre, la presente decisione non pregiudica le misure adottate a livello nazionale, in conformità al diritto dell'UE, per perseguire obiettivi di interesse generale, in particolare relativi alla regolamentazione dei contenuti ed alla politica audiovisiva e il diritto degli Stati membri di organizzare la gestione del proprio spettro radio e di usarlo per fini di ordine pubblico, pubblica sicurezza o difesa.

¹ GU C , pag. .

² GU C , pag. .

³ GU L 108 del 24.4.2002, pag. 33.

- (2) Lo spettro radio è una risorsa fondamentale per settori e servizi essenziali come le comunicazioni mobili, a banda larga senza fili e via satellite, la radiodiffusione televisiva e sonora, i trasporti, la radiolocalizzazione e applicazioni come gli allarmi, i telecomandi, le protesi uditive, i microfoni e le apparecchiature mediche. Esso è altresì alla base dei servizi pubblici come i servizi di sicurezza, compresa la protezione civile e attività scientifiche come la meteorologia, l'osservazione della Terra, la radioastronomia e la ricerca spaziale. Le misure regolamentari relative allo spettro radio hanno come conseguenza ripercussioni nel settore dell'economia, della sicurezza, della salute, dell'interesse generale, della cultura, della scienza, della società, dell'ambiente e della tecnologia.
- (3) La pianificazione strategica e l'armonizzazione dell'uso dello spettro radio a livello dell'Unione europea deve rafforzare il mercato unico per i servizi e le apparecchiature relativi alle comunicazioni elettroniche senza fili nonché le politiche dell'Unione che richiedono l'uso dello spettro radio, in tal modo creando nuove opportunità per l'innovazione e contribuendo alla ripresa economica e all'integrazione sociale nell'ambito dell'Unione e al tempo stesso rispettando il rilevante valore sociale, culturale ed economico dello spettro radio. A tal fine, l'Unione necessita pertanto di un programma strategico che copra il mercato interno in tutti i settori della politica dell'Unione che riguardano l'uso dello spettro radio, come le comunicazioni elettroniche, la ricerca e lo sviluppo, i trasporti e l'energia.
- (4) Questo primo programma deve sostenere in particolare la strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva considerato l'enorme potenziale offerto dai servizi senza fili per promuovere un'economia basata sull'informazione, sviluppare e assistere settori basati sulle tecnologie dell'informazione e della comunicazione e colmare il divario digitale. Si tratta anche di un'azione essenziale nell'ambito dell'agenda digitale europea⁴ che mira a garantire la disponibilità di internet rapido a banda larga nella futura economia della conoscenza basata sulle reti, prefiggendosi l'obiettivo ambizioso di offrire a tutti gli europei la copertura universale a banda larga con velocità di almeno 30 Mbps per tutti gli europei entro il 2020, realizzando così i benefici sostenibili economici e sociali di un mercato digitale unico. Inoltre, il programma deve anche sostenere e promuovere altre politiche settoriali dell'Unione, come un ambiente sostenibile e l'inclusione economica e sociale per tutti i cittadini dell'Unione. Data l'importanza delle applicazioni senza fili per l'innovazione, questo programma è anche un'iniziativa essenziale a sostegno delle politiche dell'Unione sull'innovazione.
- (5) Il primo programma deve specificare i principi guida e gli obiettivi fino al 2015 per gli Stati membri e le istituzioni dell'Unione e stabilire specifiche iniziative di attivazione. Pur essendo ancora ampiamente di competenza nazionale, la gestione dello spettro radio dovrebbe essere conforme al diritto dell'Unione e consentire di perseguire le politiche dell'Unione.
- (6) Inoltre, il programma deve tener conto della decisione n. 676/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, relativa ad un quadro normativo per la politica in materia di spettro radio nella Comunità europea (decisione spettro radio)⁵ e della consulenza tecnica della CEPT cosicché le politiche dell'Unione che fanno

⁴ COM(2010) 245 del 19.5.2010.

⁵ GU L 108 del 24.4.2002, pag. 1.

riferimento allo spettro radio e sono state approvate dal Parlamento e dal Consiglio possano essere attuate con misure tecniche d'applicazione, sottolineando che tali misure si possono adottare ogniqualvolta sia necessario attuare politiche dell'Unione già esistenti.

- (7) Per garantire una utilizzazione ottimale dello spettro radio potrebbe essere necessario ricorrere a nuove soluzioni in materia d'autorizzazione, come l'utilizzazione collettiva dello spettro radio, le autorizzazioni generali o l'uso condiviso delle infrastrutture. L'applicazione di tali principi nell'Unione potrebbe essere agevolata dalla definizione di talune condizioni comuni o convergenti per l'uso dello spettro radio. Le autorizzazioni generali, che sono il sistema di autorizzazione meno oneroso sono di particolare interesse nei casi in cui l'interferenza non rischia di ostacolare lo sviluppo di altri servizi.
- (8) Lo scambio di diritti dello spettro radio combinato con l'uso flessibile delle condizioni dovrebbe rivelarsi molto positivo per la crescita economica. Pertanto, le bande per le quali la legislazione dell'Unione ha già introdotto una certa flessibilità nell'uso dovrebbero già poter essere oggetto di scambi, conformemente alla direttiva quadro. Inoltre, l'adozione di principi comuni relativi al formato e al contenuto di tali diritti negoziabili e di misure comuni destinate a evitare il cumulo delle frequenze, che potrebbe condurre a stabilire posizioni dominanti, o una ingiustificata mancata utilizzazione delle frequenze acquisite faciliterebbe l'introduzione coordinata di tali misure da parte di tutti gli Stati membri e l'acquisizione di tali diritti in tutta l'UE.
- (9) Come sottolineato nell'agenda digitale europea, la banda larga senza fili è importante per stimolare la concorrenza, allargare le possibilità di scelta per il consumatore e l'accesso nelle zone rurali e in altre zone in cui l'installazione della banda larga senza fili è difficile o non è conveniente dal punto di vista economico. Tuttavia, la gestione dello spettro radio può incidere sulla concorrenza modificando il ruolo e il potere degli operatori di mercato, ad esempio nel caso in cui taluni utenti esistenti ricevano vantaggi ingiustificati dal punto di vista concorrenziale. La limitazione dell'accesso allo spettro radio, in particolare allorché le frequenze appropriate diventano più rare, rischia di creare un ostacolo all'entrata sul mercato di nuovi servizi o applicazioni e di ostacolare l'innovazione e la concorrenza. L'acquisizione di nuovi diritti d'uso compreso lo scambio di diritti, le fusioni o altre operazioni tra gli utenti, nonché l'introduzione di nuovi criteri per l'uso dello spettro radio può incidere sulla situazione concorrenziale esistente. Pertanto, gli Stati membri dovrebbero prendere misure regolamentari adeguate ex ante o ex post (come ad esempio azioni volte a modificare i diritti esistenti, vietare determinate acquisizioni di diritti relativi allo spettro radio, imporre condizioni concernenti l'accumulo delle frequenze e la relativa utilizzazione efficace come quelle che figurano all'articolo 9, paragrafo 7, della direttiva quadro, a limitare la quantità dello spettro radio di ciascun operatore o a evitare l'accumulo eccessivo di frequenze) per evitare distorsioni della concorrenza in linea con i principi su cui si basa l'articolo 5, paragrafo 6, della direttiva 2002/20/CE (la direttiva "autorizzazione") e l'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 87/372/CEE (la direttiva "GSM").
- (10) Un uso ottimale ed efficiente dello spettro radio richiede un monitoraggio continuo dell'evoluzione della situazione e informazioni trasparenti nonché aggiornamenti sull'uso dello spettro radio in tutta l'Unione. Se da un lato la decisione 2007/344/CE della Commissione relativa all'armonizzazione delle informazioni sull'uso dello spettro

radio pubblicate nella Comunità⁶ impone agli Stati membri di pubblicare informazioni relative ai diritti di uso, dall'altro è necessario disporre, nell'Unione europea, di un inventario dettagliato delle modalità d'uso dello spettro radio esistenti insieme a un esame efficace e a un metodo di valutazione per migliorare l'efficacia dell'uso dello spettro radio e delle attrezzature radio, in particolare tra 300 MHz e 3 GHz. Inoltre sarebbe possibile individuare le tecnologie e gli usi inefficienti nel settore commerciale e nel settore pubblico, come le assegnazioni e le possibilità di condividere non utilizzate e di valutare le future esigenze dei consumatori e delle imprese.

- (11) Le norme armonizzate menzionate nella direttiva 1999/5/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 1999, riguardante le apparecchiature radio e le apparecchiature terminali di telecomunicazione e il reciproco riconoscimento della loro conformità⁷ sono essenziali per una utilizzazione dello spettro radio efficace e dovrebbero tener conto delle condizioni di condivisione definite dal punto di vista giuridico. Le norme europee relative alle reti e alle attrezzature elettriche ed elettroniche non radioelettriche dovrebbero inoltre mirare ad evitare i disturbi dell'uso dello spettro radio. L'impatto cumulato del volume e della densità crescenti degli apparecchi e delle applicazioni senza fili, insieme alla diversità delle utilizzazioni dello spettro radio rimette in discussione gli approcci della gestione delle interferenze. Queste ultime dovrebbero essere esaminate e rivalutate insieme alle caratteristiche dei ricevitori e dei meccanismi più sofisticati che permettono di evitare interferenze.
- (12) In linea con gli obiettivi dell'iniziativa faro "Agenda digitale europea", la banda larga senza fili potrebbe contribuire in modo sostanziale alla ripresa economica e alla crescita nel caso in cui lo spettro radio sia reso disponibile, qualora i diritti di uso siano concessi rapidamente e qualora gli scambi siano autorizzati per seguire l'evoluzione del mercato. L'agenda digitale auspica che tutti i cittadini dell'Unione dispongano di un accesso a banda larga di almeno 30 Mbps entro il 2020. Pertanto, lo spettro radio che è già stato designato dev'essere autorizzato entro il 2012 per le comunicazioni terrestri per garantire un accesso agevole a banda larga a tutti i cittadini, in particolare per quanto riguarda le bande designate dalle decisioni della Commissione 2008/477/CE, 2008/411/CE e 2009/766/CE. Per integrare i servizi terrestri a banda larga e assicurare la copertura delle regioni dell'Unione più isolate, un accesso a prezzo ragionevole alla banda larga satellitare potrebbe essere una soluzione rapida e fattibile.
- (13) La banda di 800 MHz rappresenta la soluzione ottimale per la copertura di zone estese da servizi a banda larga senza fili. Tenuto conto dell'armonizzazione delle condizioni tecniche di cui alla decisione 2010/267/UE della raccomandazione della Commissione del 28 ottobre 2009 che auspica l'abbandono della radiodiffusione analogica entro il 1° gennaio 2012 e della rapidità dell'evoluzione delle normative nazionali, tale banda in linea di principio dovrebbe essere resa disponibile per le comunicazioni elettroniche nell'Unione entro il 2013. A lungo termine, sarebbe inoltre prevedibile utilizzare una parte dello spettro radio supplementare al di sotto dei 790 MHz, secondo l'esperienza che sarebbe stata acquisita e la mancanza di spettro radio in altre bande idonee alla copertura. Visto che la banda di 800 MHz ha la capacità di trasmettere su zone estese,

⁶ GU L 129 del 17.5.2007, pag. 67.

⁷ GU L 91 del 7.4.1999, pag. 10.

occorrerebbe che tali diritti siano condizionati dall'assolvimento di obblighi in materia di copertura.

- (14) Poiché un approccio comune ed economie di scala sono essenziali per sviluppare le comunicazioni a banda larga in tutta l'Unione, evitando le distorsioni della concorrenza e la frammentazioni dei mercati tra gli Stati membri, determinate condizioni di autorizzazione e procedurali potrebbero essere definite in un'azione concertata tra gli Stati membri e la Commissione. Tra le condizioni potrebbero figurare gli obblighi in materia di copertura, la dimensione dei blocchi delle frequenze, il calendario della concessione dei diritti, l'accesso agli operatori di reti virtuali mobili (ORVM) e la durata dei diritti d'uso. Tali condizioni che mostrano a che punto gli scambi di frequenze sono importanti per il miglioramento dell'uso efficace dello spettro radio e lo sviluppo del mercato interno dei servizi e delle apparecchiature senza fili, dovrebbero applicarsi alle bande di frequenze attribuite alle comunicazioni senza fili e per quei diritti d'uso che possono essere trasferiti o affittati.
- (15) Altri settori come i trasporti (sistemi di sicurezza, informazione e gestione) la R&S, la protezione civile e i soccorsi in caso di catastrofe, la sanità on-line e l'inclusione elettronica (e-inclusion) possono aver bisogno delle frequenze supplementari. L'innovazione dovrebbe essere rafforzata da una ottimizzazione delle sinergie tra la politica dello spettro radio e le attività di R&S, nonché da studi concernenti la compatibilità radioelettrica tra i vari utilizzatori dello spettro radio. Il Centro comune di ricerca della Commissione dovrebbe contribuire all'approfondimento degli aspetti tecnici della normativa relativa allo spettro radio, fornendo in particolare strutture di prova per verificare i modelli di interferenza pertinenti nell'ambito della legislazione dell'UE. Inoltre, i risultati della ricerca effettuata nell'ambito del Settimo programma quadro rendono necessario un esame delle esigenze in materia di spettro radio di progetti che possono avere un forte potenziale sul piano dell'economia o degli investimenti, in particolare per le PMI, come ad es. la radio cognitiva o la sanità on-line. Occorre dunque garantire una tutela adeguata contro le interferenze nocive per sostenere la R&S e le attività scientifiche.
- (16) La strategia Europa 2020 fissa obiettivi ambientali per un'economia sostenibile, competitiva e per un uso efficace delle risorse aumentato fino al 20%. A tal proposito, come sottolinea la comunicazione agenda digitale europea, il ruolo del settore delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni (TIC) sarà di capitale importanza. Le azioni proposte includono l'accelerazione dell'installazione nell'Unione di sistemi intelligenti di gestione dell'energia (reti e sistemi di misurazione intelligenti) utilizzando le capacità di comunicazione per ridurre il consumo di energia e lo sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti e sistemi di gestione della circolazione destinati a far diminuire le emissioni di diossido di carbonio nel settore dei trasporti. L'uso efficace delle tecnologie dello spettro radio potrebbe inoltre contribuire alla riduzione del consumo di energia delle attrezzature radio e a limitare l'incidenza sull'ambiente nelle zone rurali e isolate.
- (17) La protezione del pubblico contro l'esposizione ai campi elettromagnetici è essenziale, sia per il benessere dei cittadini che per la coerenza dell'approccio nel settore delle autorizzazioni legate allo spettro radio nell'Unione. In base alla raccomandazione del Consiglio 1999/519/CE relativa alla limitazione dell'esposizione della popolazione ai campi elettromagnetici, è essenziale garantire un monitoraggio costante degli effetti di ionizzanti e non ionizzanti legati all'utilizzazione delle frequenze e dei loro effetti sulla

salute, compresi gli effetti cumulati, in situazione reale, dell'uso di varie frequenze dello spettro radio da un numero crescente di tipi di attrezzature.

- (18) Alcuni obiettivi d'interesse generale come la sicurezza della vita umana spingono a cercare soluzioni tecniche coordinate perché i servizi d'emergenza e di sicurezza tra gli Stati membri possano collaborare. Occorre assicurare in modo coerente la disponibilità di una porzione dello spettro radio che sia sufficiente a permettere lo sviluppo e la libera circolazione di attrezzature e di servizi legati alla sicurezza e soluzioni innovative paneuropee o interoperabili nel settore della sicurezza e dei servizi d'emergenza. Alcuni studi hanno già dimostrato che frequenze armonizzate supplementari situate sotto 1 GHz sarebbero necessarie per fornire servizi mobili a banda larga per la protezione civile e soccorsi in caso di catastrofe nell'Unione nei prossimi 5-10 anni.
- (19) La regolamentazione dello spettro radio ha caratteristiche fortemente transfrontaliere o internazionali, per le caratteristiche di propagazione, la natura internazionale dei mercati dipendenti da servizi basati sulle radiocomunicazioni e la necessità di evitare interferenze nocive tra i paesi. Inoltre, i riferimenti agli accordi internazionali nelle direttive 2002/21/CE e 2002/20/CE come modificate⁸ stanno a significare che gli Stati membri non devono sottoscrivere obblighi internazionali che impediscano o limitino l'adempimento degli obblighi dell'Unione. Gli Stati membri in base alla giurisprudenza devono intraprendere tutti gli sforzi necessari per permettere una rappresentazione adeguata dell'Unione in materie di sua competenza nell'ambito degli organismi internazionali responsabili del coordinamento dello spettro radio. Inoltre, nel caso in cui sia in gioco una politica o competenza dell'Unione, quest'ultima deve dare impulso alla preparazione di trattative ed avere un ruolo nelle trattative multilaterali, in particolare nell'ambito dell'Unione internazionale delle Telecomunicazioni (UIT), che corrisponde al suo livello di responsabilità per le materie dello spettro radio in conformità con il diritto dell'Unione.
- (20) Per progredire rispetto alla pratica attuale e in base ai principi definiti nelle conclusioni del Consiglio del 3 febbraio 1992 sulle procedure da seguire alla Conferenza amministrativa mondiale delle radiocomunicazioni del 1992, e quando le Conferenze amministrative mondiali delle radiocomunicazioni (WRC) e altre trattative multilaterali riguardano principi e istanze politiche con una dimensione dell'Unione importante, l'Unione deve poter stabilire nuove procedure per difendere i suoi interessi in trattative multilaterali, oltre all'obiettivo a lungo termine di divenire membro dell'Unione internazionale delle Telecomunicazioni insieme agli Stati membri; a tal fine, la Commissione, tenendo conto del parere del Gruppo Politica dello spettro radio (RSPG), può anche proporre obiettivi di politica comune al Parlamento europeo e al Consiglio come stabilito nella direttiva 2002/21/CE .
- (21) La conferenza WRC del 2012 affronterà questioni specifiche di interesse per l'Unione, tra queste il dividendo digitale, i servizi scientifici e meteorologici, lo sviluppo sostenibile e il cambiamento climatico, le comunicazioni via satellite e l'uso dello spettro radio per GALILEO (stabilito dal regolamento del Consiglio n. 876/2002⁹ con il quale si istituisce l'impresa comune GALILEO e dal regolamento del Consiglio n. 1321/2004¹⁰ sulle strutture di gestione dei programmi europei di radionavigazione via

⁸ GU L 337 del 18.12.2009, pag. 37.

⁹ GU L 138 del 28.5.2002, pag. 1.

¹⁰ GU L 246 del 20.7.2004, pag. 1

satellite), così come il programma europeo "Sistema globale di osservazione per l'ambiente e la sicurezza"¹¹ per migliorare l'uso dei dati di osservazione della Terra.

- (22) Gli Stati membri possono inoltre aver bisogno di sostegno in relazione al coordinamento di frequenze nelle trattative bilaterali con paesi terzi vicini, compresi i paesi in via di adesione o candidati, al fine di soddisfare gli obblighi comunitari in materia di coordinamento di frequenze. Ciò dovrebbe contribuire anche a evitare interferenze nocive e a migliorare l'efficienza dello spettro radio e la convergenza nell'uso dello spettro radio anche oltre le frontiere dell'Unione. Tale azione è particolarmente urgente per le bande di 800 MHz e 3,4-3,8 GHz per il passaggio a tecnologie cellulari a banda larga e per l'armonizzazione dello spettro radio necessario per la modernizzazione del controllo del traffico aereo.
- (23) Per realizzare gli obiettivi del presente programma è importante sviluppare un quadro istituzionale adeguato per la coordinazione della gestione dello spettro radio a livello dell'Unione, tenendo conto pienamente della competenza e delle conoscenze tecniche delle amministrazioni nazionali. In questo modo inoltre il coordinamento dello spettro radio tra gli Stati membri si collocherebbe nell'ambito del mercato interno. La cooperazione e il coordinamento rivestono anche importanza capitale tra gli organi di normazione, i centri di ricerca e la CEPT.
- (24) La Commissione deve informare il Parlamento europeo e il Consiglio sui risultati ottenuti con l'applicazione della presente decisione come sulle azioni future previste.
- (25) Al momento dell'elaborazione della proposta la Commissione ha tenuto nella massima considerazione il parere del gruppo RSPG,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1
Obiettivo

La presente decisione stabilisce un programma strategico in materia di spettro radio per la pianificazione strategica e l'armonizzazione dell'uso dello spettro radio per garantire il funzionamento del mercato interno.

Articolo 2
Applicazione dei principi normativi generali

Gli Stati membri cooperano tra di loro e con la Commissione in maniera trasparente, per garantire l'applicazione coerente dei seguenti principi normativi generali in tutta l'Unione:

- a) incoraggiare l'uso efficiente dello spettro radio per soddisfare al meglio la domanda crescente di uso delle frequenze;
- b) applicare i principi di neutralità tecnologica e dei servizi nell'uso dello spettro radio per le reti e i servizi di comunicazioni elettroniche, in conformità con l'articolo 9 della direttiva 2002/21/CE (direttiva quadro) e ove possibile per altri settori e

¹¹ COM(2009) 589.

applicazioni in modo tale da promuovere l'uso efficiente dello spettro radio, in particolare stimolando la flessibilità e promuovendo l'innovazione;

- c) applicare il sistema di autorizzazione meno oneroso possibile in modo da potenziare al massimo la flessibilità e l'efficienza nell'uso dello spettro radio;
- d) garantire il funzionamento del mercato interno, in particolare garantendo una concorrenza effettiva.

Articolo 3 **Obiettivi strategici**

Per focalizzare le priorità di questo primo programma, gli Stati membri e la Commissione cooperano per sostenere e attuare i seguenti obiettivi strategici:

- a) mettere a disposizione tempestivamente spettro radio sufficiente a sostenere gli obiettivi strategici dell'Unione;
- b) potenziare al massimo la flessibilità nell'uso dello spettro radio, per promuovere innovazione e investimenti, attraverso l'applicazione dei principi della neutralità tecnologica e dei servizi, l'apertura dello spettro radio a nuovi servizi e la possibilità di scambio dei diritti dello spettro radio;
- c) migliorare l'uso efficiente dello spettro radio, sfruttando i benefici delle autorizzazioni generali e aumentando l'uso di questo tipo di autorizzazione;
- d) mantenere e sviluppare una concorrenza effettiva, in particolare nei servizi delle comunicazioni elettroniche, prevenendo ex ante, o rimediando ex post, al cumulo eccessivo di frequenze radio da parte di determinati operatori economici che nuoce in maniera significativa alla concorrenza;
- e) ridurre la frammentazione del mercato interno migliorando il coordinamento e l'armonizzazione delle condizioni tecniche per l'uso e la disponibilità dello spettro radio, secondo quanto necessario, compreso lo sviluppo di servizi transnazionali, e promuovendo le economie strutturali e di scala a livello dell'Unione;
- f) evitare le interferenze nocive o i disturbi dovuti ad altri apparecchi radioelettrici e non agevolando l'elaborazione di norme che permettano di utilizzare lo spettro radio in maniera più efficace e più flessibile, e accrescere l'immunità dei ricevitori alle interferenze, tenendo conto in particolare dell'impatto cumulato dei volumi crescenti degli apparecchi e delle applicazioni radioelettriche senza fili;
- g) in occasione della definizione delle condizioni tecniche relative all'assegnazione delle frequenze dello spettro radio, tenere conto pienamente dei risultati dei lavori di ricerca certificati dagli organismi internazionali pertinenti e concernenti gli effetti potenziali dei campi elettromagnetici sulla salute.

Articolo 4
Miglioramento dell'efficienza e della flessibilità

- 1) Gli Stati membri adottano entro il 1° gennaio 2013 misure di autorizzazione e di assegnazione adeguate allo sviluppo dei servizi a banda larga, in conformità con la direttiva 2002/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle autorizzazioni per le reti e i servizi di comunicazione elettronica (direttiva "autorizzazioni")¹², autorizzando ad esempio gli operatori, per quanto possibile e in base alle consultazioni previste all'articolo 11, ad accedere direttamente o indirettamente a blocchi di frequenze contigui di almeno 10 MHz.
- 2) Gli Stati membri favoriscono, in cooperazione con la Commissione, l'uso collettivo dello spettro radio come l'uso condiviso dello spettro radio.
- 3) Gli Stati membri e la Commissione cooperano per elaborare ed armonizzare norme relative alle attrezzature radioelettriche e ai terminali di telecomunicazioni nonché alle reti e alle attrezzature elettriche ed elettroniche eventualmente in base a mandati di normazione indirizzati dalla Commissione agli organi di normazione pertinenti.
- 4) Gli Stati membri vigilano affinché le procedure e le condizioni di selezione siano tali da promuovere l'investimento e l'uso efficace dello spettro radio.
- 5) Per evitare una eventuale frammentazione del mercato interno dovuta alle diverse procedure e condizioni di selezione applicabili alle bande di frequenze armonizzate assegnate ai servizi di comunicazioni elettroniche e che possono essere oggetto di una trattativa ai sensi dell'articolo 9 *ter* della direttiva 2002/21/CE, la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, elabora linee guida sulle condizioni e le procedure di autorizzazione per tali bande, in particolare sulle condizioni di copertura e di uso condiviso dell'infrastruttura.
- 6) Ogniquale volta sia necessario per garantire l'uso effettivo dei diritti dello spettro radio ed evitare l'accumulo di quest'ultimo, gli Stati membri adotteranno misure adeguate, comprese sanzioni finanziarie o il ritiro dei diritti.

Articolo 5
Concorrenza

1. Gli Stati membri mantengono e promuovono una concorrenza effettiva ed evitano le distorsioni di concorrenza sul mercato interno o su una parte sostanziale di quest'ultimo.
2. Per assolvere agli obblighi che incombono loro ai sensi del paragrafo 1 e in particolare per garantire che il cumulo, la cessione o la modifica dei diritti d'uso di frequenze radio non comporti distorsioni della concorrenza, gli Stati membri possono adottare tra l'altro le seguenti misure, senza pregiudizio dell'applicazione delle norme sulla concorrenza:

¹² GU L 108 del 24.4.2002, pag. 21.

- a) gli Stati membri potranno limitare la quantità di spettro radio per il quale concedono diritti d'uso a un operatore economico o potranno imporre condizioni ai suddetti diritti d'uso come l'offerta di accesso all'ingrosso, in talune bande o in taluni gruppi di bande con caratteristiche simili, ad esempio le bande sotto 1 GHz assegnate ai servizi di comunicazioni elettroniche;
 - b) gli Stati membri possono rifiutare di concedere tali nuovi diritti o di autorizzare tali nuovi usi per determinate bande o potranno imporre determinate condizioni alla concessione di nuovi diritti di uso o all'autorizzazione di nuovi usi dello spettro radio quando ciò comporti un cumulo di frequenze dello spettro radio da parte di determinati operatori economici, il che potrebbe pregiudicare significativamente la concorrenza;
 - c) gli Stati membri possono vietare o imporre condizioni ai trasferimenti di diritti di uso dello spettro radio, che non siano assoggettati al controllo nazionale o comunitario delle operazioni di concentrazione, nel caso in cui ciò possa pregiudicare in modo significativo la concorrenza;
 - d) gli Stati membri potranno modificare i diritti esistenti, in conformità con l'articolo 14 della direttiva 2002/20/CE quando ciò si renda necessario per rimediare ex post a un cumulo eccessivo di frequenze dello spettro radio per determinati operatori economici che nuoccia significativamente alla concorrenza.
3. Gli Stati membri vigileranno sul fatto che le procedure di autorizzazione e selezione evitino ritardi e promuovano la concorrenza effettiva.

Articolo 6

Lo spettro per comunicazioni su banda larga senza fili

1. Senza pregiudizio dei principi di neutralità tecnologica e dei servizi, gli Stati membri, in cooperazione con la Commissione prenderanno tutte le misure necessarie per garantire l'assegnazione di spettro radio sufficiente per la copertura e capacità nell'Unione per garantire che le applicazioni senza fili possano effettivamente contribuire alla realizzazione dell'obiettivo consistente nell'assicurare a tutti i cittadini un accesso su banda larga di almeno 30 Mbps entro il 2020.
2. Gli Stati membri autorizzano entro il 1° gennaio 2012 l'uso di tutte le bande di frequenza designate dalle decisioni della Commissione 2008/477/CE (2,5-2,69 GHz), 2008/411/CE (3,4-3,8 GHz) e 2009/766/CE (900/1800 MHz), in base a condizioni che permettano ai consumatori di accedere facilmente ai servizi a banda larga senza fili.
3. Entro il 1° gennaio 2013 gli Stati membri mettono la banda a 800 MHz a disposizione dei servizi di comunicazione elettronica in conformità con le condizioni tecniche armonizzate fissate ai sensi della decisione n. 676/2002/CE. Negli Stati membri in cui, a causa di circostanze nazionali o locali di carattere eccezionale, sia impossibile mettere la banda a disposizione la Commissione può autorizzare deroghe specifiche fino al 2015. Ai sensi dell'articolo 9 della direttiva 2002/21/CE, la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, vigila sull'utilizzazione delle

frequenze inferiori a 1 GHz e valuta le eventuali possibilità di liberare frequenze supplementari e di metterle a disposizione di nuove applicazioni.

4. Gli Stati membri, in cooperazione con la Commissione, vigilano, in particolare mediante gli obblighi relativi alla copertura, affinché la fornitura d'accesso ai servizi e al contenuto a banda larga che utilizza la banda dei 790-862 MHz (800MHz) sia incoraggiata nelle zone scarsamente popolate. In questo modo essi valutano quali siano i modi che permettano di garantire che la liberazione della banda di 800 MHz non incida negativamente sugli utenti dei servizi di realizzazione di programmi e di eventi speciali (PMSE) ed eventualmente adottano le misure adeguate.
5. La Commissione è invitata ad adottare come priorità misure adeguate ai sensi dell'articolo 9 ter, paragrafo 3, della direttiva 2002/21/CE per garantire che gli Stati membri autorizzino lo scambio dei diritti di uso delle frequenze nell'Unione per le bande armonizzate 790-862 MHz (la "banda 800 MHz"), 880-915 MHz, 925-960 MHz, 1710-1785 MHz, 1805-1880 MHz, 1900-1980 MHz, 2010-2025 MHz, 2110-2170 MHz, 2,5-2,69 GHz, e 3,4-3,8 GHz.
6. La Commissione vigilerà, se necessario, per garantire la disponibilità di bande di frequenza supplementari per la fornitura di servizi armonizzati d'accesso alla banda larga via satellite che copriranno tutto il territorio dell'Unione, comprese le regioni più lontane, con una banda larga che permetta l'accesso a internet a un prezzo paragonabile ai sistemi terrestri.

Articolo 7

Esigenze in materia di spettro delle politiche specifiche dell'Unione

1. Gli Stati membri e la Commissione vigilano sulla disponibilità dello spettro radio e sulla protezione delle frequenze radio necessarie per la sorveglianza dell'atmosfera e della superficie della Terra, per lo sviluppo e lo sfruttamento delle applicazioni spaziali e il miglioramento dei sistemi di trasporto, in particolare per il sistema mondiale di navigazione via satellite GALILEO, il programma Monitoraggio globale dell'ambiente e sicurezza (GMES), i sistemi di trasporto intelligenti e di gestione dei trasporti.
2. In cooperazione con gli Stati membri, la Commissione esegue studi ed esamina la possibilità di concepire sistemi di autorizzazione che contribuirebbero all'attuazione di una politica di basse emissioni di carbonio, sia economizzando l'energia nell'uso dello spettro radio, sia mettendo frequenze radio a disposizione di tecnologie senza fili che potrebbero aumentare il risparmio di energia, come le reti e i sistemi di misurazione intelligenti.
3. Se necessario, la Commissione vigila affinché una porzione dello spettro radio sufficiente sia resa disponibile, con condizioni armonizzate, per permettere lo sviluppo di servizi legati alla sicurezza e alla libera circolazione delle attrezzature che sono correlate e allo sviluppo di soluzioni innovative interoperabili nel settore della protezione civile e dei soccorsi d'urgenza.
4. Gli Stati membri e la Commissione esaminano le esigenze della comunità scientifica nel settore dello spettro radio e collaborano con essa, individuano un certo numero di iniziative di ricerca e di sviluppo e di applicazioni innovative che possono avere una

incidenza socio economica rilevante e/o un certo potenziale per gli investimenti e per preparare l'assegnazione di una porzione di spettro radio sufficiente a tali applicazioni in condizioni tecniche armonizzate e con un onere amministrativo meno oneroso possibile.

Articolo 8

Inventario e monitoraggio degli usi attuali dello spettro radio e delle esigenze emergenti

1. La Commissione, assistita dagli Stati membri, che le forniranno tutte le appropriate informazioni sull'uso dello spettro radio, procede a un inventario degli usi attuali dello spettro radio e delle eventuali future esigenze di frequenze radio nell'Unione, in particolare nella gamma tra 300 MHz e 3 GHz.
2. L'inventario di cui al paragrafo 1 permette di valutare l'efficacia tecnica degli usi esistenti dello spettro radio e individuare le tecnologie e le applicazioni inefficienti, nonché le frequenze e le possibilità di condivisione non utilizzate o utilizzate in modo inefficace. Esso tiene conto delle esigenze future dello spettro radio basandosi sulle domande dei consumatori e degli operatori e sulla possibilità di soddisfare tali esigenze.
3. L'inventario di cui al paragrafo 1 elenca i vari tipi di utilizzazione dello spettro radio da parte del settore pubblico e del settore privato e permette di individuare le bande di frequenza che potrebbero essere assegnate o riassegnate per garantire un uso più efficace, promuovere l'innovazione e rafforzare la concorrenza sul mercato interno, nell'interesse degli utenti del settore pubblico e del settore privato, tenendo conto dei potenziali effetti positivi e negativi sugli utenti esistenti di tali bande.

Articolo 9

Trattative internazionali

1. L'Unione partecipa alle trattative internazionali riguardanti lo spettro radio per difendere i propri interessi, nel rispetto dei principi generali del diritto dell'Unione per quanto riguarda in particolare le competenze interne ed esterne dell'Unione.
2. Gli Stati membri vigilano affinché gli accordi internazionali dei quali fanno parte nell'ambito dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni (UIT), siano conformi alla legislazione esistente dell'Unione e in particolare alle norme e ai principi pertinenti dell'ambito normativo dell'Unione relativo alle comunicazioni elettroniche.
3. Gli Stati membri vigilano affinché le norme internazionali permettano la piena utilizzazione delle bande di frequenze per gli usi per i quali sono state designate nell'ambito della legislazione dell'Unione e affinché una quantità sufficiente di frequenze radio adeguatamente protette sia disponibile per le politiche settoriali dell'Unione.
4. L'Unione fornisce agli Stati membri che ne fanno richiesta un sostegno politico e tecnico nelle loro trattative bilaterali con paesi vicini non membri dell'Unione compresi i paesi in via di adesione e paesi candidati, per risolvere i problemi inerenti al coordinamento dello spettro radio che impediscono agli Stati membri di assolvere gli obblighi a loro incombenti in base alla legislazione dell'Unione in materia di

politica e di gestione dello spettro radio. L'Unione sostiene inoltre gli sforzi dei paesi terzi per attuare una gestione dello spettro radio che sia compatibile con quella dell'Unione, in modo da tutelare gli obiettivi della politica dell'Unione in materia di spettro radio.

5. Nel momento in cui trattano con i paesi terzi, gli Stati membri sono vincolati dagli obblighi a loro incombenti in base alla legislazione dell'Unione, Nel caso in cui firmino o accettino eventuali obblighi internazionali nel settore dello spettro radio, gli Stati membri accompagnano alla loro firma o a qualsiasi altro atto di accettazione una dichiarazione congiunta nella quale precisano che attueranno il suddetto accordo o impegno conformemente agli obblighi a loro incombenti in base ai trattati.

Articolo 10

Cooperazione tra i vari organi

1. La Commissione e gli Stati membri cooperano per consolidare l'ambito istituzionale attuale e promuovere il coordinamento della gestione dello spettro radio a livello dell'Unione, in particolare per questioni concernenti direttamente due o più Stati membri, per sviluppare il mercato interno e assicurare la piena realizzazione degli obiettivi della politica dell'Unione nel settore dello spettro radio. Essi cercheranno di promuovere gli interessi dell'Unione nel settore dello spettro radio al di fuori dell'Unione, conformemente all'articolo 9.
2. La Commissione e gli Stati membri vigilano affinché gli organi di normazione, la CEPT e il Centro comune di ricerca cooperino strettamente sulle questioni tecniche ove necessario per garantire un'utilizzazione efficace dello spettro radio. In tal senso, essi assicurano il mantenimento di un collegamento coerente tra la gestione dello spettro radio e la normazione, in modo da rafforzare il mercato interno.

Articolo 11

Consultazione pubblica

La Commissione organizza, quando necessario, consultazioni pubbliche destinate a raccogliere i punti di vista di tutte le parti interessate e quelle dell'opinione pubblica sull'utilizzazione dello spettro radio nell'Unione.

Articolo 12

Relazioni

La Commissione esamina entro il 31 dicembre 2015 l'applicazione del presente programma in materia di spettro radio e riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio sulle attività svolte e le misure adottate in applicazione della presente decisione.

Articolo 13

Notifica

Gli Stati membri applicheranno tali orientamenti politici ed obiettivi entro il 1° luglio 2015 salvo disposizioni contrarie negli articoli precedenti.

Gli Stati membri forniscono alla Commissione tutte le informazioni necessarie per procedere all'esame dell'applicazione della presente decisione.

Articolo 14
Entrata in vigore

La presente decisione entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XVI LEGISLATURA —

Doc. XVIII
n. 59

RISOLUZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

(Estensore BUTTI)

approvata nella seduta pomeridiana del 20 ottobre 2010

SULLA

**PROPOSTA DI DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E
DEL CONSIGLIO CHE STABILISCE IL PRIMO PROGRAMMA
RELATIVO ALLA POLITICA IN MATERIA DI SPETTRO
RADIO (COM (2010) 471 definitivo)**

ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza il 21 ottobre 2010

INDICE

Testo della risoluzione	<i>Pag.</i>	3
Parere della 14 ^a Commissione permanente	»	4

La Commissione,

esaminata, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, la proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce il primo programma relativo alla politica in materia di spettro radio,

considerato che il programma proposto, in ottemperanza all'articolo 8-bis, paragrafo 3, della direttiva quadro 2002/21/CE del Parlamento e del Consiglio, del 7 marzo 2002, e successive modificazioni, individua gli orientamenti politici e gli obiettivi per la pianificazione strategica e l'armonizzazione dell'uso dello spettro radio per realizzare il mercato interno, contribuendo così alla realizzazione dell'Agenda digitale europea e della Strategia Europa 2020, promuovendo altre politiche dell'Unione europea riguardanti lo spettro;

sottolineata l'importanza della disponibilità e dell'efficientamento dello spettro radio per l'istituzione di un mercato interno per le comunicazioni elettroniche e per altre politiche dell'Unione europea,

si esprime favorevolmente sul rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità.

PARERE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

(Estensore: DEL VECCHIO)

7 ottobre 2010

La Commissione, esaminato l'atto COM (2010) 471 definitivo,

considerato che la proposta intende avviare un programma strategico pluriennale in materia di spettro radio (RSPP) nel quale definire gli orientamenti e gli obiettivi in vista della pianificazione e l'armonizzazione dell'uso dello spettro radio, garantendo il funzionamento del mercato interno;

considerata l'importanza trasversale dello spettro radio in settori e servizi essenziali come le comunicazioni mobili, a banda larga senza fili e via satellite, la radiodiffusione, i trasporti nonché i servizi pubblici di sicurezza e le attività scientifiche;

considerato che il programma deve sostenere e rafforzare in primo luogo la Strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, anche considerando il potenziale offerto dai servizi senza fili in un'economia basata sull'informazione;

tenuto conto infine che la proposta di decisione rientra in un pacchetto di misure finalizzate a fornire ai cittadini europei l'accesso alla banda larga, che comprende anche una comunicazione per promuovere gli investimenti nella rete di banda larga e una raccomandazione sull'accesso agevolato alla rete,

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

per quanto attiene al principio di sussidiarietà, la proposta appare conforme, in quanto interviene su un settore all'interno del quale la Comunità ha già esercitato la sua competenza legislativa, e apporta modifiche di carattere non estensivo all'attuale quadro normativo di riferimento dell'UE;

per quanto attiene al principio di proporzionalità, la proposta appare conforme, in quanto stabilisce un livello minimo di armonizzazione e lascia agli Stati membri il compito di definire le misure di attuazione, non andando oltre quanto è necessario per raggiungere l'obiettivo di regolamentare meglio il settore di attività;

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 114 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in base al quale il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, adottano le misure relative al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri che hanno per oggetto l'instaurazione e il funzionamento del mercato interno.

Nel merito, si esprime una valutazione largamente positiva della proposta di decisione, accompagnata dall'auspicio che il programma sappia sfruttare appieno le potenzialità trasversali dello spettro radio, con particolare riferimento alle applicazioni nel settore delle comunicazioni elettroniche e dell'accesso a *internet* rapido per tutti i cittadini europei e in particolare per i giovani in età scolare. Si rileva altresì come, correttamente, venga riservata agli Stati membri la piena autonomia di intervento in materia di concessioni di diritti d'uso e di misure da adottare per lo sviluppo dei servizi a banda larga.

Si evidenzia, infine, come il provvedimento proposto dalla Commissione europea costituisca una «sfida» importante per il Paese che deve definire, pena la marginalità in un settore di grande impatto economico, sociale e tecnologico, un programma organico e coordinato di misure incisive ed il più possibile vicine alle esigenze dei cittadini.