



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 20.1.2009
COM(2009) 5 definitivo

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

**SULL'ATTUAZIONE DEGLI ORIENTAMENTI PER LA RETE TRANSEUROPEA
DI TRASPORTO PER IL PERIODO 2004-2005**

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

{SEC(2009) 18}

INDICE

1	Introduzione	3
2	Contesto politico	3
	Capitolo 1	6
1.1	Informazioni generali sull'attuazione	6
1.2	Attuazione per modo e settore.....	6
1.2.1	Rete TEN-T trasporto stradale	6
1.2.2	Rete TEN-T trasporto ferroviario.....	7
1.2.3	Rete TEN-T vie navigabili	7
1.2.4	TEN-T porti.....	7
1.2.5	TEN-T aeroporti.....	7
1.2.6	Rete di trasporto combinato	8
1.2.7	Sistemi di gestione del traffico e della navigazione.....	8
	Capitolo 2	9
2.1	Questioni orizzontali	9
2.1.1	Interoperabilità	9
2.1.2	Ricerca e sviluppo	9
2.1.3	Tutela dell'ambiente	9
	Capitolo 3	10
3.1	Valutazione generale dell'attuazione della rete TEN-T nel periodo 2004-2005	10
3.2	Progetti prioritari.....	11
3.3	Fonti di finanziamento	12
3.3.1	Bilancio TEN-T.....	12
3.3.2	Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR).....	12
3.3.	Fondo di coesione	13
3.3.4	Prestiti della banca europea per gli investimenti.....	13
	Valutazione generale delle fonti di finanziamento.....	13
	<u>CONCLUSIONI</u>	14

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

**SULL'ATTUAZIONE DEGLI ORIENTAMENTI PER LA RETE TRANSEUROPEA
DI TRASPORTO PER IL PERIODO 2004-2005**

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

1 INTRODUZIONE

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

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

La presente relazione riguarda il biennio 2004-2005. I dati presentati relativi agli investimenti si riferiscono all'UE-15¹, all'UE-25² a partire dal 1° maggio 2004 e all'UE-27³ a partire dal 1° gennaio 2007.

2 CONTESTO POLITICO

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

Nel settembre 2001 la Commissione ha adottato il Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte". Considerando l'aumento della congestione sulle strade e dei costi esterni dei trasporti, nel Libro bianco si auspicava, nel contesto della politica comune dei trasporti, di attribuire un ruolo di maggiore importanza al trasferimento modale per favorire la sostenibilità.

In generale, il traffico passeggeri non cresce con la stessa rapidità del PIL, mentre quello merci aumenta più velocemente del PIL. Complessivamente, il trasporto stradale, marittimo e aereo crescono quasi allo stesso ritmo del PIL. Questa tendenza evidenzia la natura

¹ Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna, Svezia e Regno Unito.

² Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna, Svezia e Regno Unito; Cipro, Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Slovacchia e Slovenia.

³ UE-25 più Bulgaria e Romania.

disomogenea della crescita dei trasporti e la progressiva marginalizzazione delle ferrovie, soprattutto per quanto riguarda il trasporto merci.

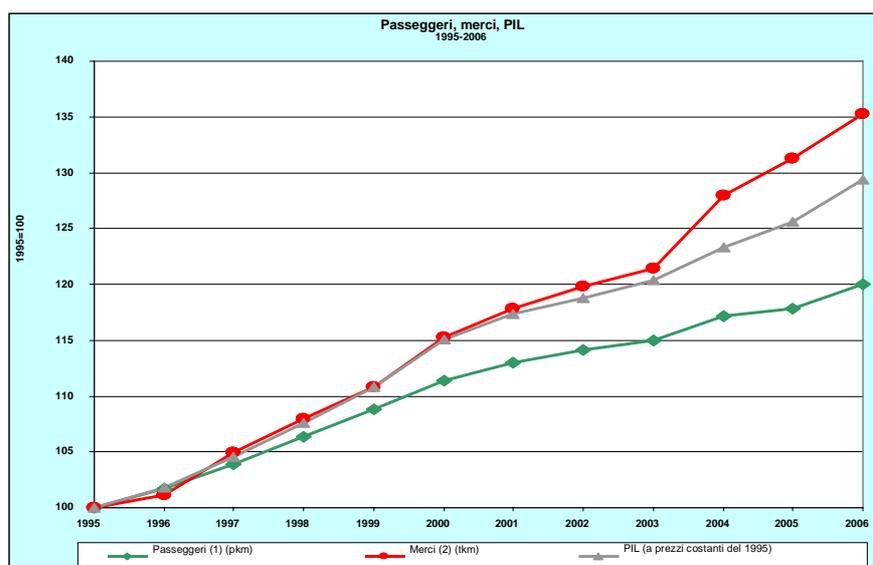


Figura 1: Domanda di trasporto rispetto alla crescita del PIL dal 1995 al 2006 nell'UE-25⁴.

Il 22 maggio 2001 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la decisione n. 1346/2001/CE⁵, che modifica gli orientamenti TEN-T relativamente ai porti marittimi, ai porti di navigazione interna e ai terminali intermodali, sottolineando la dimensione multimodale della rete e reagendo così ai recenti sviluppi.

Nell'ottobre 2001 la Commissione ha proposto una modifica della decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Il Parlamento europeo ha approvato la proposta in prima lettura apportandovi alcune modifiche. Visto che la proposta non ha proseguito il suo iter al Consiglio, la Commissione ha deciso di presentare una modifica più profonda degli orientamenti e di istituire un gruppo ad alto livello presieduto da Karel van Miert, ex vice presidente della Commissione, e composto da rappresentanti dell'UE-27 e della Banca europea per gli investimenti. Il 1° ottobre 2003 la Commissione ha presentato una nuova proposta — a integrazione di quella del 2001 — basata sui lavori del gruppo ad alto livello che tiene conto dei commenti ricevuti dal Parlamento europeo in prima lettura. Seguendo le raccomandazioni del gruppo ad alto livello, la proposta ha individuato 30 progetti prioritari di notevole importanza per il traffico internazionale, fra i quali sono compresi anche una serie di progetti nei nuovi Stati membri.

Nell'aprile 2004 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato gli orientamenti modificati con la decisione n. 884/2004/CE⁶, che modifica la decisione n. 1692/96/CE. Gli orientamenti modificati assegnano una maggiore priorità ai progetti fondamentali e concentrano risorse limitate sui progetti di interesse europeo — come le sezioni transfrontaliere e le barriere naturali — e prevedono il completamento dei lavori entro il 2020.

⁴ Fonte: EU energy and transport in figures 2005 – statistical pocketbook.

⁵ Decisione n. 1346/2001/CE, che modifica la decisione n. 1692/96/CE, relativamente ai porti marittimi, ai porti di navigazione interna ed ai terminali intermodali, nonché al progetto n. 8 dell'allegato III (GU L 185, pag. 1).

⁶ Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, GU L 201 del 7.6.2004.

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

ATTUAZIONE

Per redigere la presente relazione sono stati analizzati i fondi stanziati per l'attuazione della rete TEN-T nel 2004 e 2005, suddivisi per progetto e per Stato membro, rivolgendo particolare attenzione ai progetti prioritari.

Il totale degli investimenti nella rete TEN-T nell'UE-27 nel biennio 2004-2005 è stato di circa 101,74 miliardi di euro.

Una valutazione generale delle fonti degli investimenti nella TEN-T nel periodo in questione mostra che il finanziamento pubblico nazionale ha contribuito per circa il 76,9%, rappresentando così la principale fonte di investimenti: insieme ai prestiti della BEI, queste due fonti hanno contribuito a oltre il 91% degli investimenti.

Capitolo 1

1.1 INFORMAZIONI GENERALI SULL'ATTUAZIONE

Il totale degli investimenti nella rete TEN-T nell'UE-27 è stato di 50,4 miliardi di euro nel 2004 e di 51,3 miliardi nel 2005.

Per quanto riguarda i modi di trasporto, nel periodo 2004-2005 gli investimenti si sono concentrati sulle ferrovie (57%), seguite dalle strade (27%), dagli aeroporti (9%), dai porti (5%) e dalle vie navigabili interne (2%). La distribuzione degli investimenti evidenzia un aumento degli investimenti nelle ferrovie rispetto al periodo 1996-2003.

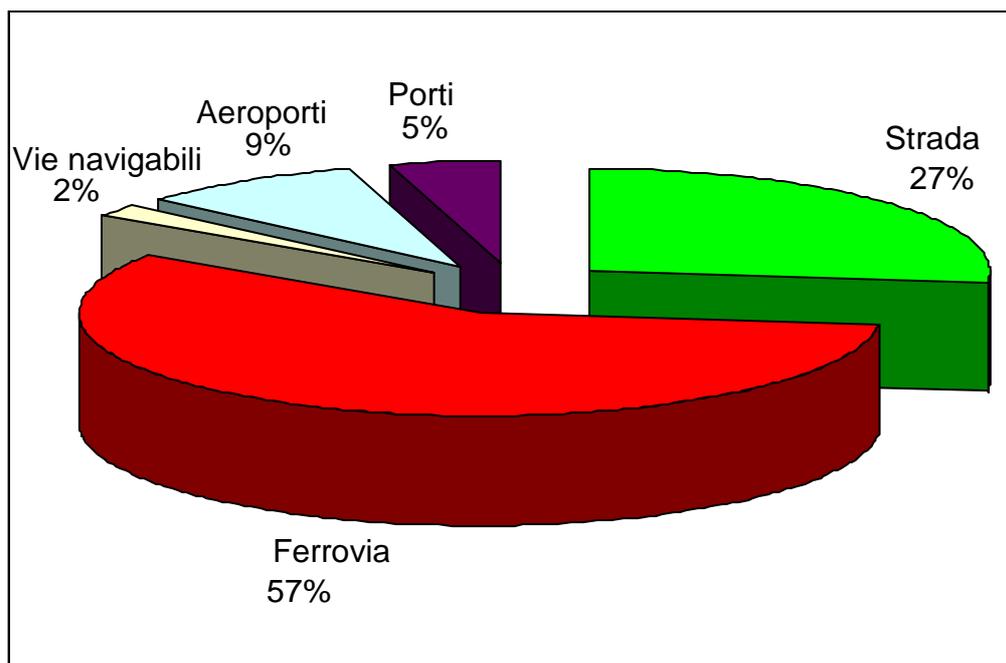


Figura 2: Investimenti ripartiti per modo di trasporto nel 2004 e 2005.

1.2 ATTUAZIONE PER MODO E SETTORE

1.2.1 Rete TEN-T trasporto stradale

In base agli orientamenti, la rete stradale TEN-T si compone di autostrade e altre strade di qualità elevata. Tenendo conto delle strade esistenti, in progetto e da rimodernare, nel 2005 la rete stradale TEN-T nell'UE-27 era lunga circa 98 500 km.

Nel 2005 la lunghezza totale delle strade TEN-T, comprendenti le autostrade e le strade di qualità elevata nell'UE-27, era di circa 70 200 km. Per conseguire l'obiettivo generale degli orientamenti le altre strade devono essere ancora costruite o rimodernate. Nel 2005 circa 28 300 km di strade esistenti erano classificate come strade ordinarie.

Il totale degli investimenti nella rete stradale TEN-T nell'UE-27 è stato di 12,70 miliardi di euro nel 2004 e di 14,55 miliardi nel 2005, per un totale di 27,26 miliardi di euro nel biennio. Rispetto agli investimenti negli anni precedenti, l'importo medio annuo investito nelle strade si è mantenuto costante durante il periodo 2004-2005.

La lunghezza totale delle autostrade e delle strade di qualità elevata entrate in funzione nel periodo 2004-05 è stata di 1442 km.

1.2.2 Rete TEN-T trasporto ferroviario

Nel 2005 la rete ferroviaria TEN-T — linee convenzionali e ad alta velocità — aveva una lunghezza complessiva di circa 97 600 km. Nel 2005 la lunghezza totale delle linee ad alta velocità completate, nuove e ristrutturate, è salita a 10 677 km.

Il totale degli investimenti nella rete ferroviaria TEN-T nell'UE-27 è stato di 30,22 miliardi di euro nel 2004 e di 28,36 miliardi nel 2005, per un totale di 58,58 miliardi di euro nel biennio. Rispetto agli investimenti negli anni precedenti, l'importo medio annuo investito nelle ferrovie è aumentato significativamente durante il periodo 2004-2005.

La lunghezza totale delle linee ad alta velocità entrate in funzione nel periodo 2004-05 è stata di 460 km.

1.2.3 Rete TEN-T vie navigabili

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

Gli Stati che dispongono di vie navigabili appartenenti alla rete TEN-T delle vie navigabili nell'UE-27 sono l'Austria, il Belgio, la Finlandia, la Francia, la Germania, l'Italia, il Lussemburgo, i Paesi Bassi, il Portogallo, la Repubblica ceca, l'Ungheria, la Lituania, la Polonia, la Slovacchia, la Bulgaria e la Romania.

Nel 2005 la lunghezza totale della rete TEN-T esistente delle vie navigabili nell'UE-27 era di circa 14 100 km. Gli assi principali della rete sono il Reno e il Danubio.

Il totale degli investimenti nella rete TEN-T di vie navigabili nell'UE-27 è stato di 1044 milioni di euro nel 2004 e di 1029 milioni nel 2005, per un totale di 2 074 milioni di euro nel biennio.

1.2.4 TEN-T porti

Il 22 maggio 2001 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la decisione n. 1346/2001/CE⁷ che modifica gli orientamenti adottati nel 1996 relativamente ai porti marittimi, ai porti di navigazione interna ed ai terminali intermodali, nonché al progetto n. 8 dell'allegato III. La decisione stabilisce che i punti di interconnessione, compresi i porti marittimi, i porti di navigazione interna e i terminali intermodali, costituiscono una condizione preliminare per l'integrazione dei diversi modi di trasporto in una rete multimodale.

I porti TEN-T comprendono 407 porti (porti marittimi e porti interni di categoria A).

Il totale degli investimenti nei porti TEN-T nell'UE-27 è stato di 2,08 miliardi di euro nel 2004 e di 2,53 miliardi nel 2005, per un totale di 4,61 miliardi nel biennio.

1.2.5 TEN-T aeroporti

Nel 2005 gli aeroporti TEN-T comprendevano 407 aeroporti, fra cui 71 internazionali, 77 comunitari e 259 regionali.

Il totale degli investimenti negli aeroporti TEN-T nell'UE-27 è stato di 4,37 miliardi di euro nel 2004 e di 4,83 miliardi nel 2005, per un totale di 9,21 miliardi nel biennio.

⁷

Op. cit: 6.

1.2.6 Rete di trasporto combinato

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

1.2.7 Sistemi di gestione del traffico e della navigazione

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

Dall'avvio del programma indicativo pluriennale nel 2001 diverse regioni europee hanno coordinato i rispettivi piani per i sistemi di trasporto intelligenti (STI) nei progetti euroregionali CENTRICO, ARTS, CORVETTE, STREETWISE, VIKING e SERTI. Nel maggio 2004 è stato lanciato un nuovo progetto euro-regionale, CONNECT (coordinamento e incentivazione delle attività riguardanti gli STI nei paesi dell'Europa centrale e orientale). CONNECT è un progetto di cooperazione fra autorità pubbliche, amministrazioni stradali e fornitori di servizi di informazione sul traffico dei paesi dell'Europa centrale e orientale. Partner provenienti da Austria, Repubblica ceca, Germania, Ungheria, Italia, Polonia, Slovacchia e Slovenia cooperano per migliorare il traffico e il trasporto transfrontaliero attuando applicazioni STI armonizzate e sincronizzate sulla rete stradale di alto livello in quest'area.

Il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 2004/52/CE concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale, che sarà di importanza fondamentale per l'interoperabilità e la continuità del servizio sulla rete stradale transeuropea.

Capitolo 2

2.1 QUESTIONI ORIZZONTALI

2.1.1 *Interoperabilità*

Uno degli obiettivi principali della TEN-T è l'interoperabilità delle reti nazionali. L'interoperabilità delle reti ferroviarie dovrebbe riguardare i sistemi ferroviari convenzionali e ad alta velocità per rafforzare l'efficienza e quindi anche la competitività dei servizi internazionali. Una maggiore interoperabilità, vale a dire la possibilità per i treni di attraversare le frontiere nazionali senza la necessità di effettuare una sosta o di adattarsi alle differenze a livello tecnico, aumenta significativamente le prestazioni dei trasporti e riduce i costi operativi. Nel 2004 l'UE ha adottato il "secondo pacchetto ferroviario", comprendente le due direttive 2004/49/CE e 2004/50/CE e il regolamento (CE). n. 881/2004 che istituisce l'Agenzia ferroviaria europea.

2.1.2 *Ricerca e sviluppo*

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

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

2.1.3 *Tutela dell'ambiente*

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

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

La direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, stabilisce disposizioni legali sulla valutazione ambientale strategica (VAS). Gli Stati membri avrebbero dovuto recepire la direttiva in questione nella legislazione nazionale entro il luglio 2004. La direttiva si applica a tutti i progetti e programmi riguardanti i trasporti su cui si basano progetti futuri che richiedono una valutazione di impatto ambientale (VIA), compresi quelli relativi alle reti transeuropee. Gli Stati membri sono tenuti a prendere in considerazione i risultati della valutazione ambientale in questione ai fini della preparazione di tali progetti e programmi.

Capitolo 3

3.1 VALUTAZIONE GENERALE DELL'ATTUAZIONE DELLA RETE TEN-T NEL PERIODO 2004-2005

Il totale degli investimenti nella rete TEN-T nell'UE-27 è stato di 101,74 miliardi di euro nel biennio 2004-2005.

La maggior parte degli investimenti ha riguardato le ferrovie (circa 58,6 miliardi di euro), seguite dalle strade (circa 27,2 miliardi) e dagli aeroporti (circa 9,2 miliardi).

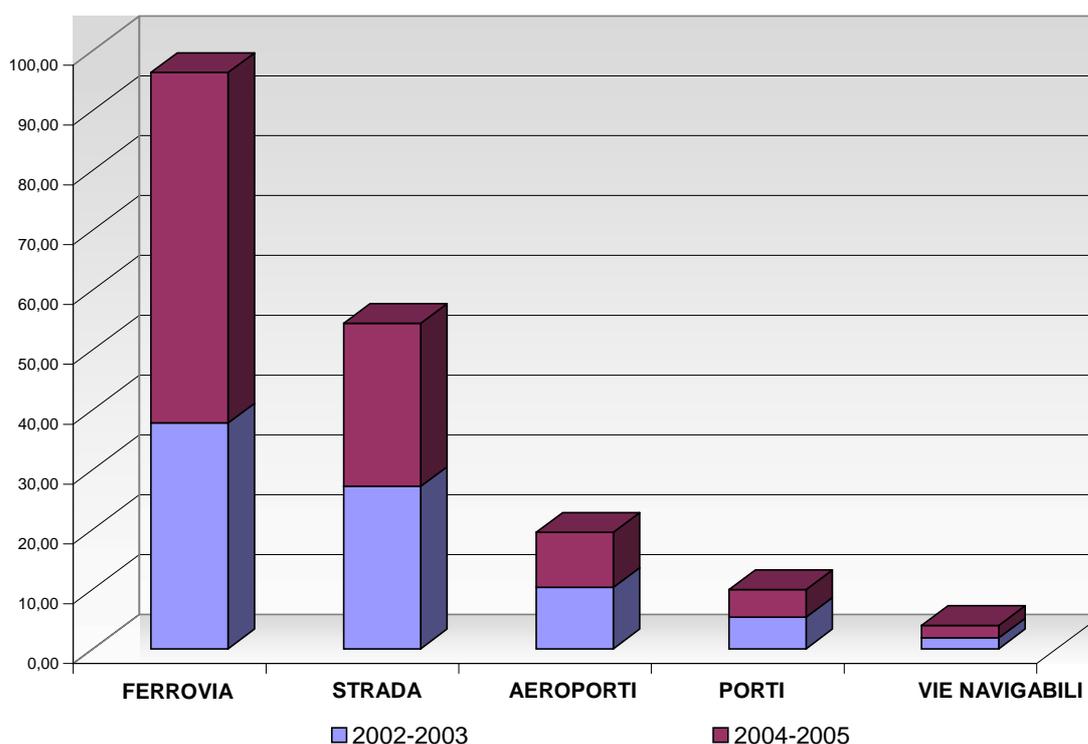


Figura 3: Investimenti nella rete TEN-T nell'UE-27 nel periodo 2004-2005 rispetto agli investimenti nel periodo 2002-2003 (in miliardi di euro).

I paesi che hanno effettuato i maggiori investimenti nel periodo 2004-2005 sono stati l'Italia (17,89 miliardi di euro), il Regno Unito (17,17 miliardi), la Spagna (13,91 miliardi), la Germania (10,47 miliardi), la Francia (9,10 miliardi) e i Paesi Bassi (6,58 miliardi).

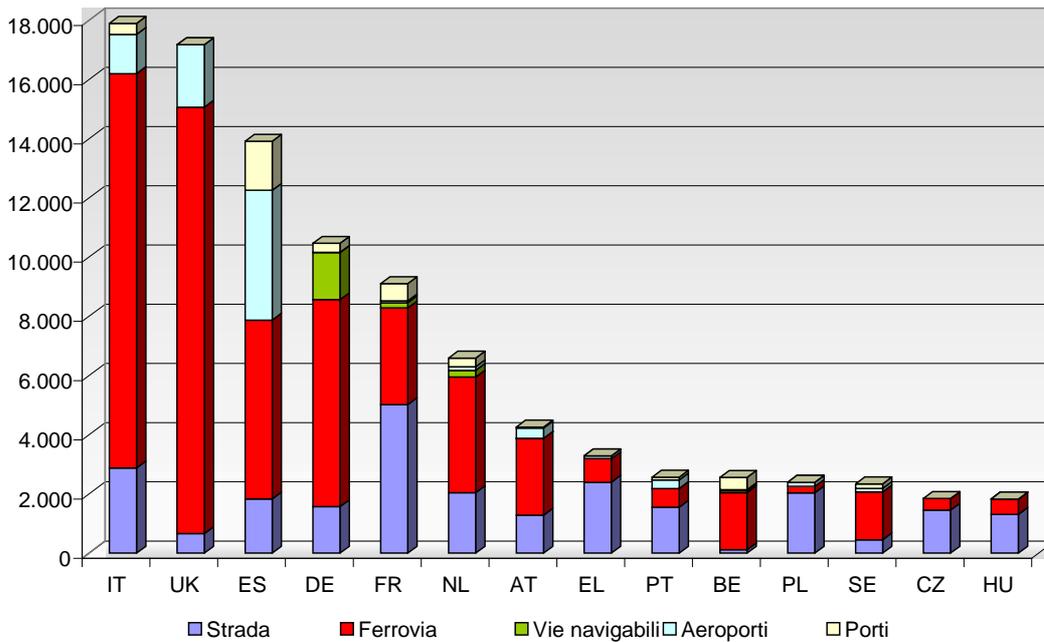


Figura 4: Investimenti nella rete TEN-T suddivisi per paese e per modo di trasporto per i 14 Stati membri dell'UE-27 che hanno effettuato i maggiori investimenti nel periodo 2004-2005 (in milioni di euro).

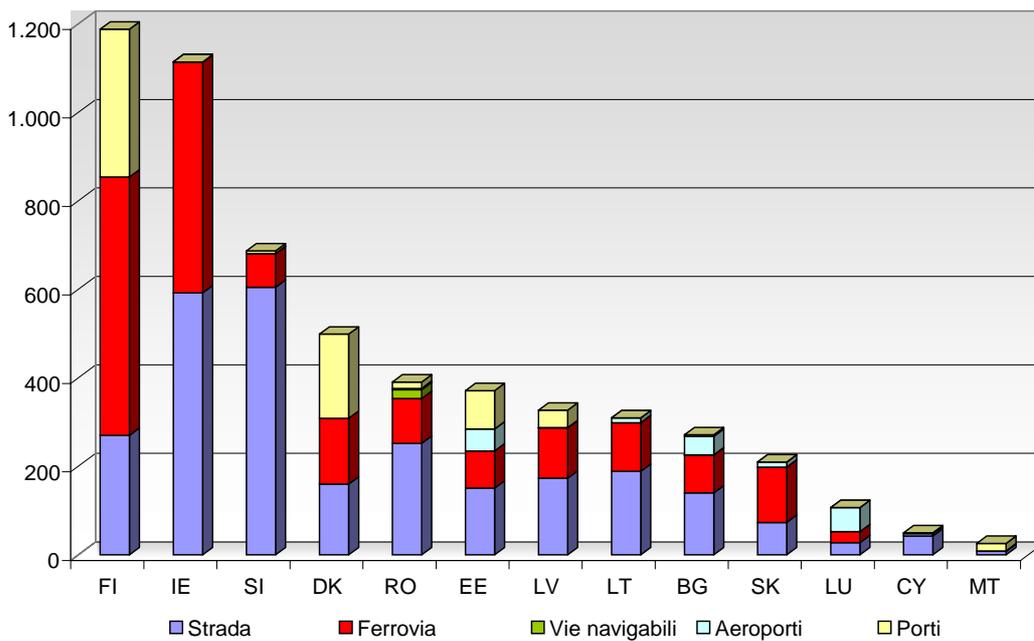


Figura 5: Investimenti nella rete TEN-T suddivisi per paese e per modo di trasporto per i restanti Stati membri dell'UE-27 nel periodo 2004-2005 (in milioni di euro).

3.2 PROGETTI PRIORITARI

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

Fra gli orientamenti del 1996⁸ figuravano 14 progetti prioritari, da completare entro 2010. Il 29 aprile 2004 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la versione modificata degli orientamenti⁹, che includono 30 progetti prioritari da completare entro il 2020.

Tre progetti prioritari sono già completati dal 2001:

PP9 asse ferroviario Cork-Dublino-Belfast-Stranraer (Irlanda, Regno Unito) nel 1989-2001;

PP10 aeroporto di Malpensa (Milano, Italia) nel 1995-2001 e

PP11 collegamento fisso sull'Öresund (Danimarca, Svezia) nel 1992-2000.

Alla fine del 2005 gli investimenti a favore delle sezioni prioritarie dei progetti prioritari ammontavano a 108,1 miliardi di euro. I restanti investimenti in questi progetti nel periodo 2006-2020 saranno di circa 289,1 miliardi di euro. Per l'intero periodo 1996-2020 il costo totale dei progetti prioritari, notificati dagli Stati membri nel 2008, è di 397,2 miliardi di euro.

La maggior parte dei progetti potrebbe essere completata prima del 2020, a condizione che gli Stati membri si concentrino in futuro sugli investimenti nei progetti prioritari.

3.3 FONTI DI FINANZIAMENTO

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

3.3.1 Bilancio TEN-T

Nel periodo 2004-2005 il bilancio TEN-T ha messo a disposizione un finanziamento totale di 1,36 miliardi di euro. In sintonia con gli orientamenti TEN-T, la maggioranza dei finanziamenti è stata destinata alle ferrovie, che rappresentano il 61,3% del finanziamento totale TEN-T in questo periodo. Inoltre, l'importanza dei sistemi globali di navigazione via satellite (*Global Navigation Satellite Systems*, GNSS) è stata nuovamente sottolineata nel periodo 2004-2005. Per GALILEO è stato stanziato un importo totale di 250 milioni di euro (18,4%).

3.3.2 Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR)

Il bilancio UE per il 2004 è stato il primo con 25 Stati membri (UE-25). L'adesione di dieci nuovi Stati membri (UE-10) nel maggio 2004 ha generato esigenze di bilancio supplementari, soddisfatte mediante bilanci rettificativi.

Per gli stanziamenti di pagamento a titolo dei fondi strutturali, il 2004 è stata contrassegnato da un picco assoluto, dovuto essenzialmente ai progressi registrati dai programmi UE-15 ma anche ai pagamenti per i nuovi Stati membri dell'UE-10.

Il 2005 è stato dedicato a completare con successo il "periodo di programmazione 2000-2006" e a preparare i nuovi "programmi per la politica di coesione per il periodo 2007-2013".

Nel periodo 2000-2006 oltre 8,8 miliardi di euro sono stati spesi a titolo del bilancio FESR principalmente a favore di progetti TEN-T.

⁸ Op. cit: 1.

⁹ Op. cit: 7.

3.3. Fondo di coesione

Il 1° maggio 2004 tutti gli otto nuovi Stati membri che in precedenza beneficiavano del programma ISPA — insieme a Malta e Cipro — soddisfacevano i criteri di ammissibilità al Fondo di coesione. I progetti che in precedenza dipendevano dal programma ISPA sono stati trasferiti automaticamente al Fondo di coesione.

Per l'assistenza strutturale nei 10 nuovi paesi (per gli anni 2004-2006) è stato stanziato un bilancio globale di 24 miliardi di euro, di cui 8,5 miliardi per il Fondo di coesione.

Le risorse del Fondo di coesione disponibili per l'impegno sono state di 5,62 miliardi di euro nel 2004 e di 5,13 miliardi di euro nel 2005 per i 13 Stati membri beneficiari.

Nel 2004 e nel 2005 il settore dei trasporti ha beneficiato rispettivamente di un po' più (51,8%) e un po' meno (49,8%) della metà degli impegni totali del Fondo di coesione. Come in passato, per migliorare l'equilibrio totale, la Commissione ha invitato gli Stati membri ad assegnare la priorità ai progetti ferroviari.

3.3.4 Prestiti della Banca europea per gli investimenti

La BEI finanzia molti progetti TEN-T, a condizione che superino una valutazione degli aspetti tecnici, finanziari e ambientali e che i progetti siano coerenti con gli obiettivi comunitari.

Un aspetto fondamentale dei prestiti della BEI è che possono coprire fino al 50% dei costi del progetto: un altro vantaggio rispetto alla maggioranza delle banche commerciali è che si applicano termini più lunghi per i prestiti. Inoltre, i prestiti BEI sono forniti senza la necessità di premi specifici per i progetti, visto che la BEI richiede una garanzia per i prestiti.

Nel periodo 2004-2005 la BEI ha concesso prestiti per quasi 13,75 miliardi di euro e disporrà di circa 75 miliardi di euro da destinare a progetti TEN-T nel periodo 2004-2013.

Per il periodo 2007-13 la BEI ha istituito il nuovo strumento JASPERS (*Joint Assistance to Support Projects in European Regions*, Assistenza congiunta per sostenere i progetti nelle regioni europee) in collaborazione con la CE e il FESR per aiutare i nuovi Stati membri in particolare a preparare importanti progetti infrastrutturali che richiedono il finanziamento a titolo del Fondo di coesione, del Fondo strutturale e della BEI.

Valutazione generale delle fonti di finanziamento

Si può concludere che gli investimenti nella TEN-T sono finanziati da fonti diverse, fra cui fondi nazionali, diversi programmi di finanziamento comunitario e prestiti. Da una valutazione generale delle fonti degli investimenti TEN-T risulta che nel periodo 2004-2005 il finanziamento pubblico nazionale ha contribuito quasi per il 78%, rappresentando di gran lunga la quota maggiore. I prestiti della Banca europea per gli investimenti, con il 13,5% circa, rappresentano la seconda fonte di finanziamenti. Insieme, queste due fonti contribuiscono per oltre il 90% degli investimenti nella TEN-T.

Sebbene sia difficile determinare l'importo esatto dei finanziamenti privati, in quanto è difficile ottenere dati sugli investimenti per le infrastrutture in mano ai privati quali porti e aeroporti, si ritiene che rappresentino una quota minima. Di conseguenza, i finanziamenti pubblici nazionali continuano a essere la fonte principale dei finanziamenti per i progetti riguardanti la TEN-T.

Fonti di finanziamento	2004	2005	2004-05	in %
Bilancio TEN-T	526,52	564,38	1090,9	1,1%

Fondo di coesione (incl. ISPA)	1611,84	1459,77	3071,61	3,0%
BEI	6374	7371	13745	13,5%
BERS	197,3	176,2	373,5	0,4%
FESR (stima)	2045,9	1855,6	3901,5	3,8%
Bilancio nazionale e fonti private	39669,39	39889,34	79558,73	78,2%
Totale	50424,05	51316,29	101770,2	100,0%

Tabella 1: Distribuzione delle fonti di finanziamento TEN-T per l'UE-27, in milioni di euro.

CONCLUSIONI

Nel biennio 2004-2005 il totale degli investimenti nella rete TEN-T nell'UE-27 fa registrare un aumento della media degli investimenti annui rispetto al periodo precedente 2000-2003, quando la spesa media aveva già raggiunto circa 51 miliardi di euro, una cifra sensibilmente superiore a quelle degli anni precedenti.

Inoltre, la media degli investimenti totali espressa sotto forma di percentuale del PIL nell'UE-27 è aumentata da 0,43% nel biennio 2002-03 a 0,47% nel biennio 2004-05.

Uno dei motivi è certamente l'aumento delle sovvenzioni in quanto dal 1° maggio 2004 i 10 nuovi Stati membri hanno potuto accedere a questi finanziamenti.

Tuttavia, da un'analisi più dettagliata degli investimenti risulta che in alcuni paesi, in particolare nell'UE-15 (Danimarca, Francia, Germania), il totale degli investimenti espresso sotto forma di percentuale del PIL è rimasto ben al di sotto della media UE.

Per quanto riguarda il finanziamento, si può concludere che i finanziamenti pubblici nazionali hanno continuato a rappresentare la quota maggiore degli investimenti nella rete TEN-T. Per canalizzare gli scarsi fondi comunitari e agevolare l'attuazione coordinata di determinati progetti — in particolare quelli transfrontalieri — la Commissione ha nominato una serie di "coordinatori europei", dopo avere ottenuto l'accordo degli Stati membri ed essersi consultata con il Parlamento europeo. I coordinatori europei, che agiscono a nome e per conto della Commissione, dovrebbero accelerare l'attuazione dei progetti di interesse comune.

In generale, il completamento dei 30 progetti prioritari per il traffico internazionale entro il 2020 è un obiettivo realizzabile. Con un volume annuo degli investimenti di circa 50 miliardi di euro, l'infrastruttura di trasporto può essere migliorata notevolmente, ma l'eliminazione delle strozzature, soprattutto nelle sezioni transfrontaliere, procede troppo lentamente e deve essere migliorata.