



I Verdi | Alleanza Libera Europea
al Parlamento europeo

CONFERENZA DI MILANO, DICEMBRE 2003 **GUIDA VERDE ALLE RETI TRANSEUROPEE**

Di Gianluca Solera e Annemiek Beugelink – Dicembre 2003

- 1) *LA STORIA DELLE TEN*
- 2) *UNA VALUTAZIONE DEL DOCUMENTO DEL GRUPPO AD ALTO LIVELLO VAN MIERT*
- 3) *UNA VALUTAZIONE DELLA LISTA DI PROGETTI "QUICK START"*
- 4) *IL QUADRO FINANZIARIO*
- 5) *IN NOSTRO PUNTO DI VISTA*

ALLEGATI:

TESTI PRINCIPALI APPROVATI IN RELAZIONE ALLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO

I NUMERI DELLE TEN

FINANZIAMENTO DELLE TEN

1 LA STORIA DELLE TEN

Giuridicamente basate sul paragrafo XII del trattato della Comunità europea (articoli 129b al 129d) aggiunto nel trattato dell'UE, le reti transeuropee di trasporto (TEN) sono il cuore della politica dei trasporti dell'UE. Perché? Come si sono sviluppate?

Partendo da un'idea espressa nei "documenti di dibattito" della Comunità europea all'inizio degli anni '90 (in risposta alla richiesta di infrastrutture proveniente dalla Tavola Rotonda Europea degli Industriali), il trattato di Maastricht diede alla Comunità il compito di sostenere la creazione e lo sviluppo di reti transeuropee di trasporto, ma anche di infrastrutture per le telecomunicazioni e l'energia. Il fine di dette reti era da ricercare in un obiettivo generale di coesione economica, sociale e territoriale e uno degli scopi principali era "collegare isole, paesi senza sbocco sul mare e regioni periferiche con le regioni centrali della Comunità". Tali obiettivi si basavano principalmente sulla interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali. Con procedura di codecisione, la Comunità decise delle linee guida che identificavano "progetti di interesse comune" e coprivano obiettivi, priorità e linee generali delle misure previste.

Le idee di base per le TEN furono elencate nel Libro bianco della Commissione sulla crescita, la competitività e l'occupazione, presentato al Consiglio europeo nel dicembre 1993 e che sosteneva con forza dette reti. Il Libro bianco sottolineava il ruolo della Comunità per integrare operazioni nazionali nel più ampio contesto dell'interesse comunitario. Si evidenziava inoltre che le reti potevano aiutare a creare posti di lavoro, non solo nella costruzione di infrastrutture, ma anche nella conseguente stimolazione della crescita. (Un punto che richiede uno studio approfondito caso per caso, dato che vi sono sempre maggiori prove che la costruzione di infrastrutture di per sé non crei posti di lavoro nelle regioni interessate.)

Lo slancio politico a proseguire con lo sviluppo delle linee guida per le TEN arrivò dal Consiglio europeo di Bruxelles, nel dicembre 1993, con l'approvazione del Libro bianco della Commissione e l'istituzione di gruppi di lavoro, per esempio del Gruppo Christophersen per la rete dei trasporti, per dare il via a studi di fattibilità e definire i progetti che necessitavano di sovvenzioni. I gruppi presentarono delle raccomandazioni, i cui punti principali furono appoggiati dai Consigli europei di Corfu nel giugno 1994 ed Essen del dicembre 1994, compresi 14 progetti prioritari nel settore dei trasporti.

Dopo la pubblicazione di diversi documenti separati per ogni modalità, la Commissione europea pubblicò, nell'aprile 1994, la proposta ufficiale per la rete transeuropea di trasporto che fu poi dibattuta durante il 1994, 1995 e 1996 in seno al Consiglio e al Parlamento europeo. Il 23 luglio 1996 il Parlamento e il Consiglio europeo conclusero il processo di conciliazione e arrivarono finalmente a un accordo sulle linee guida comunitarie per lo sviluppo di reti transeuropee di trasporto (pubblicate nella Gazzetta Ufficiale del 9 settembre 1996).

Tali linee guida prevedono:

- X Gli obiettivi (infrastrutture terrestri, marine e aeree integrate per assicurare una mobilità sostenibile di persone e merci, alta qualità delle infrastrutture, ecc.), le priorità e le linee generali delle misure previste per il settore della rete transeuropea di trasporto;
- X La necessità di interconnessione e interoperabilità con reti di paesi non appartenenti all'UE;
- X Le caratteristiche dei "progetti di interesse comune";
- X La necessità di tenere in considerazione l'ambiente, compresa la richiesta della Commissione di definire metodi per una valutazione ambientale strategica delle TEN;
- X Le caratteristiche delle diverse reti (strade, rotaie, corsi d'acqua interni e porti, porti di mare, aeroporti, reti di trasporto intermodali oltre ad altre reti di gestione e di informazione);
- X Piantine dettagliate di reti stradali, ferroviarie e aeroportuali e una piantina meno dettagliata per la rete di trasporti intermodale;
- X Un elenco di 14 progetti prioritari.

Fino ad ora sono stati completati solo tre progetti: l'aeroporto di Malpensa, il ponte di Öresund e la linea ferroviaria Cork-Dublino-Belfast-Stranraer. La data indicativa per il completamento è il 2010. Gli Stati membri sono responsabili per la realizzazione della rete.

Nel luglio 1999, il Parlamento e il Consiglio hanno approvato il regolamento 1655/99 che emendava il regolamento finanziario del 1995. Il nuovo regolamento è relativo al periodo 2000-2006 e aumenta il tetto dei finanziamenti di un 20% solo per Galileo. Inoltre, il regolamento chiarisce che almeno il 55% dei fondi dovrà essere stanziato per la rete ferroviaria e non più del 25% per quella stradale.

Nel settembre 2001, la Commissione ha pubblicato un Libro bianco sul futuro della politica dei trasporti nel quale ribadiva la necessità di completare la rete e proponeva una parziale revisione dell'elenco dei progetti prioritari di Essen. Tale revisione è poi stata formalizzata in un progetto di decisione approvato in prima lettura dal PE. Il Consiglio, tuttavia, non ha mai raggiunto un accordo per una posizione comune.

Infine, quest'anno, la Commissione ha approvato una proposta di modifica del regolamento finanziario suggerendo di aumentare i contributi dell'UE di un 30% del totale degli investimenti per sezioni transnazionali dei progetti di interesse europeo.

Inoltre, la Commissione ha nominato l'ex commissario Karel Van Miert quale leader di un Gruppo ad alto livello incaricato di proporre una revisione globale delle TEN.

Il Gruppo di alto livello Van Miert si è riunito durante la prima metà del 2003 con il mandato di identificare una lista di progetti, *"le infrastrutture più importanti per il traffico internazionale, tenendo presente gli obiettivi generali di coesione del continente europeo, riequilibrio modale, interoperabilità e riduzione dei colli di bottiglia"*. 100 progetti sono stati valutati dal Gruppo, che alla fine ha selezionato 22 nuovi progetti, oltre ai 5 progetti della lista "Essen" in fase di ultimazione. In una situazione in cui, con una previsione di crescita del 60% del PIB ed un moderato recupero economico dei paesi dell'Est, il volume di trasporto merci terrestri aumenterebbe del 68% tra il 2000 ed il 2020 negli Stati membri attuali, e del 94% nei futuri Stati membri, al Gruppo è stato richiesto di valutare ciascun progetto, prendendo in considerazione *"la sua conformità con gli obiettivi delle politiche europee dei trasporti, il suo valore aggiunto comunitario, ed il carattere sostenibile del suo finanziamento fino al 2020"*. La lista formulata dal Gruppo è una combinazione di progetti della lista "Essen" ancora da ultimare, progetti da iniziare prima del 2010, progetti a lungo termine, ed importanti progetti per la coesione territoriale.

Il lavoro del Gruppo è un primo tentativo di andare oltre l'approccio nazionale che era alla base della selezione dei progetti della lista "Essen", quando i semplici interessi nazionali dominavano la procedura di decisione. Il fatto che solo il 20% di quei progetti sia stato realizzato mostra la mancanza di visione europea della lista "Essen". Il Gruppo identifica anche altre ragioni dietro il mancato completamento della lista "Essen", come la mancanza di studi avanzati, l'esistenza di vincoli ambientali, e l'opposizione delle comunità locali coinvolte, senza tuttavia arrivare a proporre una revisione parziale della lista "Essen".

Altri risultati importanti del Gruppo Van Miert sono il riconoscimento che:

(a) Innanzitutto, anche se certi vincoli strategici mancanti devono essere costruiti, un uso più efficiente delle reti esistenti è cruciale per massimizzare un'organizzazione del traffico efficiente,

(b) Per valutare i progetti preselezionati, oltre ad usare un criterio legato al valore aggiunto europeo (proporzione di traffico intra-comunitario), è importante misurare il contributo del progetto alla coesione, così come il trasferimento di passeggeri o tonnellate-chilometro dalla strada alla ferrovia od al trasporto fluviale-marittimo,

(c) È necessaria una metodologia europea comune di valutazione strategica dell'impatto ambientale per tutti i progetti prioritari,

(d) Riequilibrio tra i modi di trasporto significa anche una promozione più vigorosa dell'intermodalità. In altre parole, ciascun progetto deve essere parte di una catena di trasporto e deve trovare la combinazione ottimale dei modi di trasporto esistenti,

(e) La telematica potrebbe assumere un ruolo importante in una migliore organizzazione di viaggi e traffico,

(f) È necessario un quadro europeo comune di tariffazione delle infrastrutture, che includa un sistema di finanziamento incrociato delle nuove infrastrutture, condizione essenziale per costruire e finanziare grandi opere come i tunnel di montagna.

Il Gruppo, comunque, non affronta quella che è la proposta più innovativa del Libro bianco sui trasporti della Commissione del 2001: "Separare (*de-coupling*) crescita economica e crescita dei trasporti". Il Consiglio di Gothenburg aveva confermato il bisogno di separare la crescita dei trasporti dalla crescita economica. Se non si prendono misure specifiche, il traffico merci pesante su strada potrebbe aumentare del 50% nei 15 paesi dell'UE da qui al 2010 (in relazione ai livelli del 1998). Proporre nuove infrastrutture senza fare raccomandazioni su come applicare il *de-coupling* vuol dire rimandare il problema della congestione alle prossime generazioni.

Anche la definizione di ciò che è buono per la coesione socio-economica e territoriale non è chiara. L'uso come criterio di selezione di un progetto dell'impegno di uno stato membro a finanziare l'opera non dovrebbe giustificare contraddizioni quali la selezione del ponte di Messina, quando la modernizzazione della ferrovia Italia-Sicilia non riceve la stessa attenzione. Anche i collegamenti ferroviari ad alta velocità potrebbero approfondire gli squilibri regionali, collegando tra loro solo i poli metropolitani. Circa la creazione di impiego e le grandi infrastrutture, il Gruppo avrebbe almeno dovuto sollevare il dubbio se certe infrastrutture sono un bene per le economie regionali. In effetti, secondo l'associazione europea *Transport&Environment*, le infrastrutture stradali non sono necessariamente produttive dal punto di vista della creazione di impiego: esse possono contribuire a distruggere o trasferire posti di lavoro da una regione all'altra.

Il lavoro del Gruppo Van Miert solleva preoccupazioni anche sui seguenti aspetti:

- Coerenza con una politica dei trasporti sostenibile: La domanda di mobilità più importante per merci e passeggeri è di corto raggio. Il legame con l'iniziativa della Commissione *Citizens' network* e l'accesso locale ai collegamenti di livello europeo sono cruciali per risolvere i problemi di mobilità. Malgrado ciò, il Gruppo ha escluso dal suo campo di analisi la congestione urbana, anche quando questa riguarda aree urbane di interesse europeo.
- L'approccio per corridoio contro quello per area transfrontaliera : Persiste una grave carenza di collegamenti ferroviari tra regioni di frontiera in Europa. La realizzazione del mercato comune, abolendo le frontiere artificiali, è un dovere prioritario dell'Unione, e dovrebbe essere promossa specialmente attraverso lo sviluppo di infrastrutture sostenibili nelle regioni transfrontaliere. L'approccio per corridoio dovrebbe essere parzialmente sostituito da un approccio per area transfrontaliera, dando priorità assoluta ai collegamenti transfrontalieri, che si integrerebbero quindi nelle reti regionali e nazionali.
- Interazioni possibili tra i grandi progetti di infrastruttura : La realizzazione dei due tunnel di base NEAT attraverso la Svizzera solleva interrogativi sull'utilità dei progetti di tunnel previsti del Brennero e della Torino-Lione. Un'osservazione simile può essere fatta per il progetto dell'Öresund in relazione alla proposta di cintura ferroviaria Fehmarn nel "triangolo nordico".

* Con il contributo di Paul Beeckmans

3 UNA VALUTAZIONE DELLA LISTA DI PROGETTI "QUICK START"

In questo capitolo sarà presentata una valutazione di ognuna delle sezioni dei 29 progetti prioritari che fanno parte della lista di progetti "Quick Start", identificati dall'*Iniziativa europea per la crescita* lanciata dalla Commissione europea l'11 novembre 2003. Tale valutazione tenta di identificare interrogativi che possano creare preoccupazioni dal punto di vista sociale, ambientale ed economico, oltre ai benefici per la società e l'ambiente. La valutazione dovrà essere tema di dibattito fra i partecipanti della conferenza di Milano:

PROGETTO PRIORITARIO	SEZIONE DA INIZIARE AL PIÙ PRESTO	IMPATTI*	ALTERNATIVE
1. Linea ferroviaria Berlino-Verona/ Milano-Bologna-Napoli-Messina- Palermo	Tunnel del Brennero	Alto impatto ambientale locale Benefici positivi per la riduzione del traffico pesante Progetto finanziariamente oneroso Opposizione della società civile nell'area	Tunnel più corto, percorso differente
2. Treno ad alta velocità Parigi- Bruxelles/Colonia-Amsterdam-Londra	Liegi-Colonia	Moderato impatto ambientale locale Benefici positivi per la riduzione del traffico stradale/aereo	-
3. Treno ad alta velocità Europa Sud- occidentale	Figueras-Perpignan	Alto impatto ambientale locale Progetto finanziariamente oneroso Opposizione della società civile nell'area	Modernizzazione della linea convenzionale
	Lisbona/Porto-Madrid	Alto impatto ambientale locale Progetto finanziariamente oneroso Indebolimento della coesione territoriale e sociale a causa della diminuzione degli investimenti per le reti regionali	Modernizzazione della linea convenzionale + collegamento con la rete regionale
4. Treno ad alta velocità Est	Strasburgo-Appenweier	Basso impatto ambientale locale	-
5. Linea Betuwe	-		
6. Linea ferroviaria Lione -Trieste/ Koper-Lubiana-Budapest-Ukraina	Tunnel Moncenisio	Altissimo impatto ambientale locale Benefici dubbi per la riduzione del traffico pesante Progetto finanziariamente oneroso Opposizione della società civile nell'area	Modernizzazione della linea esistente; redistribuzione del traffico attraverso i valichi alpini
	Miglioramento della linea ferroviaria Budapest- Lubiana	Basso impatto ambientale locale Benefici positivi per la riduzione del traffico stradale	-
7. Autostrada Igoumenitsa/Patra- Atene-Sofia-Budapest	Atene-Salonicco-Bulgaria	Alto impatto ambientale locale e complessivo Benefici positivi per la coesione regionale	Miglioramento delle strade esistenti
	Sofia-Kulata-Grecia	Alto impatto ambientale locale e complessivo Benefici positivi per la coesione regionale	Miglioramento delle strade esistenti
8. Collegamento multimodale Portogallo-Spagna-resto d'Europa	-		
9. Collegamento stradale convenzionale Cork-Dublino-Belfast- Larne-Stranraer	COMPLETATO	Benefici positivi per la riduzione del traffico stradale	
10. Aeroporto di Malpensa	COMPLETATO	Altissimo impatto ambientale locale e complessivo Benefici dubbi per la gestione del traffico aereo Opposizione della società civile nell'area	Ridistribuzione dei voli fra diversi aeroporti regionali
11. Collegamento ferroviario fisso Danimarca-Germania	COMPLETATO	Moderato impatto ambientale locale Benefici positivi per la coesione sociale	
12. Triangolo nordico ferrovia/strada	Miglioramento della rete ferroviaria Kerava- Vainikkala-Russia	Basso impatto ambientale locale Benefici positivi per la coesione regionale e la riduzione del traffico stradale	-
	Tunnel ferroviario Malmoe – Stoccolma	Basso impatto ambientale locale Benefici positivi per la riduzione del traffico stradale	-
13. Collegamento stradale GB/Irlanda/Benelux	Strada Felixtowe- Holyhead/Stranraer (nuova o ristrutturata)	Moderato impatto ambientale locale Benefici positivi per la coesione sociale	-
14. Linea ferroviaria principale della	-		

costa occidentale			
15. Galileo	Fase di sviluppo e introduzione	Basso impatto ambientale Benefici positivi sulla gestione del traffico	-
16. Linea ferroviaria per il trasporto merci Sines-Madrid-Parigi	-		
17. Linea ferroviaria Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava	Miglioramento della linea Monaco-Muehldorf-Salisburgo	Basso impatto ambientale locale Benefici positivi per la riduzione del traffico stradale	-
	Miglioramento linea Vienna-Bratislava	Basso impatto ambientale locale Benefici positivi per la coesione regionale e la riduzione del traffico stradale	-
18. Linee navigabile interna Reno/Meuse-Main-Danubio	Vienna-Bratislava	Alto impatto ambientale locale Benefici positivi per la riduzione del traffico stradale	La soluzione con il minor impatto ambientale possibile sul fiume
	Reno-Meuse	Moderato impatto ambientale locale Benefici positivi per la riduzione del traffico stradale	La soluzione con il minor impatto ambientale possibile sul fiume
19. Interoperabilità del treno ad alta nella penisola Iberica	Corridoio Nord-Nord Est, incluso Vigo-Porto	Linee ad alta velocità: Alto impatto ambientale locale Progetto finanziariamente oneroso Indebolimento della coesione regionale del territorio e sociale	Modernizzazione della linea convenzionale
		Adattamento delle linee esistenti: Basso impatto ambientale locale Benefici positivi per la riduzione del traffico stradale dopo l'adattamento della linea esistente	-
20. Cintura ferroviaria di Fehmarn	-		
21. Autostrada del mare	Mar Baltico Europa occidentale Europa Sud-orientale Europa Sud-occidentale	Moderato impatto ambientale locale (porti) Benefici positivi per la riduzione del traffico stradale	-
22. Linea ferroviaria Atene-Sofia-Budapest-Vienna-Praga-Norimberga/Dresda	Miglioramento linea Budapest-Sopron-Vienna	Basso impatto ambientale locale Benefici positivi per la coesione sociale e la riduzione del traffico stradale	-
23. Linea ferroviaria Gdansk-Varsavia-Brno/Bratislava-Vienna	Miglioramento linea Katowice-Breclav	Basso impatto ambientale locale Benefici positivi per la coesione regionale e la riduzione del traffico stradale	-
	Miglioramento linea Katowice-Zilina-Nove Mesto n.V.	Basso impatto ambientale locale Benefici positivi per la coesione regionale e la riduzione del traffico stradale	-
24. Linea ferroviaria Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa	Nuova linea Digione-Mulhouse-Muelheim	Moderato impatto ambientale locale Benefici positivi per la coesione regionale e la riduzione del traffico stradale	-
	Nuova linea Basilea-Karlsruhe	Moderato impatto ambientale locale Benefici positivi per la coesione sociale e la riduzione del traffico stradale	-
	Miglioramento linea Iron Rhine – Anversa	Basso impatto ambientale locale Benefici positivi per la coesione regionale e la riduzione del traffico stradale	-
25. Autostrada Gdansk-Brno/Bratislava-Vienna	Brno-Vienna	Alto impatto ambientale locale e complessivo Benefici positivi per la coesione regionale	Miglioramento delle strade esistenti

26. Linea ferroviaria/ stradale Irlanda/GB/Europa continentale	Miglioramento linea Cork-Dublino-Belfast	Basso impatto ambientale locale Benefici positivi per la riduzione del traffico stradale	-
	Miglioramento linea Crewe-Holyhead	Basso impatto ambientale locale Benefici positivi per la riduzione del traffico stradale	-
27. Linea ferroviaria Baltica Varsavia- Kaunas-Riga-Tallinn	-		
28. Eurocaprail Bruxelles- Lussemburgo-Strasburgo	-		
29. Linea ferroviaria Ionio/Adriatico corridoio intermodale	-		
* Gli impatti potenziali sono citati solo per le sezioni identificate nella lista di progetti "Quick Start".			

4 IL QUADRO FINANZIARIO

Lo scopo principale dell'assistenza comunitaria per le TEN è quello di superare gli ostacoli finanziari che possano verificarsi una volta intrapreso il progetto. Si intende principalmente con esso: promuovere gli studi di fattibilità legati a progetti di interesse comune; garantire riduzioni degli interessi o contributi per far fronte ai costi per fornire prestiti; e permettere sovvenzioni dirette.

Nel Libro bianco sulla crescita, la competitività e l'occupazione, la Commissione ha calcolato che gli stanziamenti finanziari necessari per completare i progetti TEN entro il 2010 ammontassero a 400 miliardi, compresi 110 milioni solo per i progetti prioritari di Essen. Il gruppo van Miert ha calcolato i costi per le TEN fino al 2020 in 600 miliardi.

Secondo la relazione annuale della Commissione sulle reti transeuropee di trasporto per il 2001 (COM (2003)0442), i fondi della Comunità per il periodo 2000-2006 ammonterebbero circa a **17-19** miliardi:

- Il bilancio delle TEN dovrebbe fornire EUR 4,2 miliardi,
- Il Fondo di coesione 9 miliardi,
- I progetti dei Fondi strutturali fra i 4 e i 6 miliardi.

L'allegato 1 presenta una visione generale dei finanziamenti della Comunità fino al 2001.

Nel settembre 2001, la Commissione europea ha approvato una decisione relativa al *programma indicativo pluriennale* (MIP) per il finanziamento della rete transeuropea di trasporto per il periodo 2001-2006. Dopo aver valutato tutte le offerte ricevute, la Commissione ha stanziato circa EUR **2 780** milioni per i progetti selezionati. Circa il 50% di tale somma sarà utilizzata per grandi progetti di infrastrutture individuati del Consiglio europeo di Essen del 1994, il 20% andrà al programma Galileo e il resto sarà ripartito fra le varie strozzature ferroviarie, progetti transfrontalieri e sistemi di trasporto intelligenti.

Lo stanziamento totale proposto per il programma 2001-2006, EUR 2 780 milioni, è distribuito come segue:

- Più di EUR 1 300 milioni (47%) a progetti di infrastrutture appoggiati del Consiglio europeo di Essen del 1994;
- Più di EUR 550 milioni (20%) al progetto Galileo;
- Circa EUR 640 milioni (23%) a strozzature ferroviarie e progetti transfrontalieri;
- Circa EUR 280 milioni (10%) a progetti per sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel settore stradale e aereo.

Bilancio TEN-T al di fuori del MIP

Sono stati selezionati 53 progetti e studi di infrastrutture per il trasporto perché ricevano un cofinanziamento attraverso la normale quota annuale del bilancio 2001 per le TEN-T. Tali decisioni – per un totale di EUR **137.2** milioni – erano intese a integrare gli stanziamenti assegnati nel 2001 nell’ambito del programma indicativo pluriennale (MIP), per il quale la Commissione ha approvato una decisione quadro.

La linea di bilancio delle TEN può arrivare a un finanziamento di circa 700 milioni ogni anno.

Lo strumento di capitale di rischio a favore delle TEN

La necessità di questo strumento è stata sottolineata dal lavoro del Gruppo ad alto livello Kinnock sul partenariato pubblico/privato nel settore dei trasporti, le cui conclusioni sono state totalmente appoggiate dalla Commissione nel settembre 1997. La disponibilità di tali finanziamenti in Europa è al momento estremamente limitata e, secondo la Commissione, i bisogni primari devono essere incoraggiati se le TEN si devono sviluppare nell’ambito del partenariato pubblico/privato (PPP). L’obiettivo consisterebbe nell’impiegare quantitativi limitati di risorse pubbliche per aiutare a stimolare lo sviluppo di tali investimenti di capitale di rischio, il cui ruolo è fondamentale per permettere al PPP di attingere a una quantità ingente di fondi di investimento privati a lungo termine. A causa dell’elevato effetto moltiplicatore, il capitale di rischio delle TEN (RCF) non solo dovrebbe fornire ulteriori risorse per un settore in cui si percepiscono problemi di mercato, ma dovrebbe altresì sostenere lo sviluppo di strumenti finanziari innovativi in un settore tradizionalmente concentrato sulle sovvenzioni. A differenza di sovvenzioni sotto forma di tassi agevolati o altre forme di aiuti finanziari, i contributi concessi a titolo di questo strumento sono recuperabili.

Il regolamento finanziario delle TEN¹ indica una quota limitata di risorse di bilancio comunitarie a disposizione delle TEN da utilizzare quale *“partecipazione al capitale di rischio per i fondi di investimento o per altri organismi finanziari comparabili che si prefiggono prioritariamente di fornire capitali di rischio ai progetti di reti transeuropee e che comportano considerevoli investimenti del settore privato; tale partecipazione al capitale di rischio non supera l’1% delle risorse di bilancio [...], tale limite può essere aumentato fino a un 2% a partire dal 2003 alla luce di un riesame [...] del funzionamento di tale strumento.”*² Le risorse ammontano a EUR 4 600 milioni per il periodo 2000 - 2006. Pertanto, il potenziale importo destinato allo strumento di capitale di rischio fino al 2006 è di EUR 46 milioni, con la possibilità

¹ Regolamento del Consiglio n. 2236/95 come modificato dal regolamento n. 1655/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 1999.

² Articolo 4 (1)(e) del regolamento.

di aumentarlo fino a EUR 92 milioni dal 2003 alla luce di un riesame che dovrà essere presentato dalla Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio.

L'Iniziativa europea per la crescita, approvata dalla Commissione l'11 novembre 2003, identifica la necessità di 160 miliardi fino al 2010 e 60 milioni fino al 2020, arrivando quindi a **220** miliardi fino al 2020. Le stime del Gruppo ad alto livello Van Miert sono leggermente superiori: EUR 235 miliardi per 29 progetti prioritari.

Fino al 2010 si stima che gli investimenti necessari per le proposte "Quick Start" ammontino a **38** miliardi per i progetti TEN per il trasporto, **10** miliardi per i progetti TEN per l'energia e **14** miliardi per progetti legati alle reti di comunicazione ad alta velocità, ricerca e sviluppo e innovazione.

La BEI può fornire prestiti per un totale di **50** miliardi fino al 2010 per progetti prioritari delle TEN e **40** miliardi per la ricerca e lo sviluppo. Per il periodo 2004-2006, si stima che saranno disponibili circa **12-23** miliardi per proposte di trasporto da iniziare nell'immediato.

La Commissione propone inoltre di creare un nuovo meccanismo di garanzia che dovrà essere appoggiato dal bilancio dell'UE, come già accade per i prestiti concessi a paesi terzi. Lo scopo di tale strumento è quello di ridurre i costi di finanziamento dei progetti e accelerare la conclusione dei pacchetti finanziari. Tale meccanismo dovrebbe completare il già esistente sostegno garantito dall'UE e dalla BEI, secondo quanto previsto per gli investimenti per i progetti TEN, compresi servizi per il finanziamento strutturale. Tali servizi dovrebbero offrire garanzie che coprano rischi commerciali specifici e che non sono adeguatamente utilizzabili da parte del mercato finanziario o meccanismi di sostegno già esistenti nell'UE.

Nella proposta emendata, che a sua volta modifica il regolamento del Consiglio 2236/95 che presenta i principi generali per garantire aiuto finanziario alla Comunità nel settore delle reti transeuropee (COM (2003) 561), la Commissione propone di aumentare l'ammontare del sostegno da parte del bilancio comunitario dal 10% al 20%, e fino a un 30% per sezioni transfrontaliere di alcuni collegamenti prioritari delle TEN-trasporto e progetti delle e-TEN. La Commissione considera il limite del 10% dei fondi UE del costo totale un incentivo non sufficiente per agire da catalizzatore durante la fase iniziale di tali progetti di fondamentale interesse comune. Il costo delle sezioni transfrontaliere dei progetti raccomandati dal Gruppo ad alto livello Van Miert si attesta sui EUR **15** miliardi per il periodo di nuove previsioni finanziarie 2007-2013. Ogni anno il costo per la Comunità di tali progetti dovrebbe essere: di 220 milioni, con un tasso di finanziamento dell'UE del 10%; di 440 milioni con un tasso del 20%; e di 660 milioni se applicato il tasso del 30%.

La Commissione desidera inoltre che i finanziamenti siano basati su impegni legali pluriennali che diano a chi promuove il progetto la garanzia che riceverà fondi dal bilancio della Comunità attraverso la fase di implementazione.

5 IL NOSTRO PUNTO DI VISTA

La proposta della Commissione relativa alla revisione dei progetti TEN implica un investimento di 235 md di euro per 29 progetti prioritari e 600 md di euro per progetti TEN fino al 2020, mentre le previsioni finanziarie per le politiche di coesione nel periodo 2000-2006 non raggiungevano i 220 md di euro. I Verdi/Alleanza Libera Europea sono critici in merito a questa

proposta perché pretende rigenerare l'economia europea concentrando le risorse finanziarie nella costruzione di infrastrutture. Nel frattempo gli obiettivi del Protocollo di Kyoto sono ben lungi dall'essere raggiunti e le emissioni di gas che provocano cambiamenti climatici non accennano a diminuire. Inoltre, un tale modello di crescita, basato sul settore della costruzione, sostiene un tipo di sviluppo economico con occupazione a breve termine, scarsamente qualificata e a bassa produttività, invece di aumentare la produttività e la competitività dell'economia e del mercato del lavoro.

Fortunatamente nella sua *Iniziativa europea per la crescita*, approvata l'11 novembre 2003, il Presidente Prodi suggerisce che maggiori investimenti dovrebbero essere stanziati per le risorse umane, la formazione e l'innovazione tecnologica, mentre i progetti TEN dovrebbero mostrare chiaramente il valore aggiunto europeo ed essere fattibili sia dal punto di vista socio-economico, sia ambientale.

Siamo convinti che investimenti per la crescita dovrebbero non solo sostenere la mobilità, ma migliorare altresì la coesione territoriale ed economica e lo sviluppo sostenibile.

Pertanto:

- (a) Alcuni dei mega-progetti proposti dovrebbero essere abbandonati e dovrebbero essere finanziati solo progetti con un valore aggiunto europeo unanimemente riconosciuto, così da promuovere la riduzione di trasporti non necessari, la modernizzazione delle linee esistenti (diverse linee ferroviarie nei paesi candidati stanno per essere chiuse), la promozione di connessioni interregionali e transfrontaliere e la lotta contro la congestione in aree sensibili, in particolare aree montuose e conurbazioni urbane. Il tasso di cofinanziamento dell'UE del 30% pertanto dovrebbe essere applicato solo a progetti con un basso impatto ambientale e che apportino un chiaro contributo allo sviluppo sostenibile.
- (b) Contemporaneamente, l'Europa dovrebbe lanciare un piano Marshall parallelo in favore dell'innovazione, dell'energia sostenibile e dell'ambiente, con la stessa dignità dello schema dei progetti TEN: dovrebbero fare parte di tale piano progetti per l'energia rinnovabile, il ripristino del paesaggio e dell'ambiente, la gestione dell'approvvigionamento idrico, ricerca e sviluppo e progetti atti a favorire le piccole e medie imprese.

E' certo vero che la Commissione ha proposto di concentrarsi sul finanziamento di progetti per le ferrovie, ma molti altri – collegamenti ferroviari ad alta velocità fra zone densamente popolate o aree sensibili dal punto di vista ecologico – hanno un notevole impatto ambientale a livello regionale e un impatto sociale sui prezzi dei trasporti e sulla coesione. I biglietti dei treni, infatti, sono sempre più cari, mentre diminuiscono gli investimenti per i collegamenti regionali o il miglioramento di strade ferrate già esistenti, così come la qualità dei servizi, giacché gli Stati membri concentrano la maggior parte delle proprie risorse in alcuni mega-progetti con la giustificazione che "l'Europa richiede che così si faccia". I collegamenti tra aree metropolitane rischiano così di creare un disequilibrio territoriale all'interno di uno stesso Stato membro.

La proposta della Commissione ha inoltre altri due punti deboli.

Il primo è che la Commissione ha solo portato a termine una valutazione di impatto strategico generale sui 29 progetti prioritari in modo schematico e non su ognuno dei progetti individualmente. Pertanto, i benefici di alcuni progetti prioritari validi, che sostengono una mobilità sostenibile, potrebbero essere annullati dall'impatto negativo degli altri. Questa "Valutazione di impatto estesa" della Commissione sui 29 progetti è una visione generale degli effetti potenziali che non ha preso in considerazione opzioni alternative per ognuno dei corridoi identificati. La sostenibilità di ogni progetto non è provata. La Commissione si è limitata a una valutazione generale del "pacchetto dei 29 progetti" paragonandoli al "pacchetto" dei progetti

proposti per il 2001. La Commissione avrebbe dovuto prendere in considerazione almeno un'alternativa alle infrastrutture proposte per ognuno dei corridoi identificati, così da meglio valutare i costi e i benefici in termini di onere finanziario, impatto sui modelli di trasporto regionali interessati dal progetto, impatto sulla rete Natura 2000, emissioni di gas che influiscono sul cambiamento climatico, creazione di posti di lavoro permanenti o a lungo termine, sviluppo territoriale equilibrato e crescita del PIL. Siamo convinti che, così facendo, la Commissione avrebbe potuto identificare soluzioni meno onerose con benefici sociali, economici e ambientali superiori.

Il secondo punto debole è da ricercarsi nel fatto che diverse comunità locali e regionali rifiutano molti di tali progetti e sono ignorati costi sociali e ambientali nascosti. Chi trae beneficio da tali imponenti progetti? Siamo convinti che molti progetti siano pensati per favorire le grandi imprese di costruzione, che preferiscono costruire nuove strade piuttosto che modernizzare quelle già esistenti.

Il presidente del Consiglio dei Ministri dei trasporti, Pietro Lunardi, costruisce tunnel. La sua società, la Rocksoil, ha vinto un contratto di progettazione-consulenza per il tunnel di 50 km sotto il Moncenisio (collegamento Lione-Torino). Si tratta solo di un esempio che mostra quali pressioni finanziarie si nascondano dietro allo schema dei progetti TEN.

Alla luce di tali considerazioni, l'Europa dovrebbe rivedere il proprio impegno per certi progetti imponenti e, contemporaneamente, correggere il funzionamento del mercato grazie a un sistema armonizzato di tariffazione delle infrastrutture, in modo tale che i costi esterni dovuti a inquinamento, congestione, incidenti e danni alla salute siano inclusi nell'analisi costi-benefici del sistema di trasporto. In caso contrario le stime di fattibilità economica, sociale e finanziaria dei progetti sarebbero scorrette.

Il recente scontro fra il governo tedesco e la Commissione europea relativo all'applicazione di un sistema di pedaggi per i mezzi pesanti sulle autostrade tedesche dimostra che, senza un sistema europeo adeguatamente armonizzato, i conflitti in merito al sistema di tariffazione delle infrastrutture si moltiplicheranno. Il finanziamento del trasferimento modale e la tariffazione delle infrastrutture sono due punti da trattare congiuntamente. Maggiori investimenti nel settore ferroviario saranno possibili solo con il finanziamento incrociato dal settore stradale.

La proposta approvata dalla Commissione europea il 23 luglio 2003 relativa alla tariffazione delle infrastrutture non è sufficiente. Permette solamente un finanziamento incrociato in corridoi specifici in aree montane, e non include i costi ambientali. Proponiamo di estendere tali finanziamenti incrociati a tutto il territorio dell'UE grazie a uno schema di pedaggi omogeneo che potrebbe, almeno parzialmente, finanziare un Fondo UE per il riequilibrio modale, dal trasporto stradale e aereo ad altre modalità.

Infine, in linea con quanto sostiene la Commissione, rifiutiamo la proposta della Presidenza italiana di escludere dal calcolo del debito pubblico gli investimenti nelle infrastrutture per il trasporto. La giustificazione utilizzata dalla Presidenza italiana è ridicola: afferma, infatti, che le infrastrutture per il trasporto contribuirebbero alla crescita economica. E' certamente vero, ma alla crescita economica contribuiscono anche la ricerca e lo sviluppo, il recupero dell'ambiente, l'istruzione, la formazione, gli investimenti per progetti energetici, ecc. In altre parole, buona parte degli investimenti statali potrebbero essere esclusi dal calcolo del debito pubblico se si seguisse la proposta della Presidenza italiana. La conseguenza potrebbe essere la fine del Patto di stabilità e crescita!

TESTI PRINCIPALI APPROVATI ALL'INTERNO DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO

- X Decisioni del Consiglio del 29 Ottobre 1993 (93/628 [1], 629 [2] e 630 [3]), che stabiliscono in particolare una rete combinata di trasporti denominata “rete dei cittadini” e una rete stradale che include la costruzione di collegamenti mancanti.
- X Regolamento 2236/95 del settembre 1995, che presenta i principi generali per garantire un aiuto finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee.
- X Decisione del Parlamento e del Consiglio europeo del 23 luglio 1996 (1692/96) [4] relative alle linee guida della Comunità per lo sviluppo di reti transeuropee di trasporto. Lo scopo era quello di stabilire linee generali d'azione necessarie per creare una rete e identificare progetti di interesse comune che dovessero farne parte. Alla rete era conferito lo scopo di salvaguardare la mobilità personale nella Comunità fornendo infrastrutture di alta qualità.
- X Direttiva del Consiglio del 23 luglio 1996 (96/48) [5] sull'interoperabilità della rete europea di treni ad alta velocità. Secondo una risoluzione del Consiglio del 17 dicembre 1993 relativa a questo tema, si intendeva promuovere interconnessione e interoperabilità della rete nazionale di treni ad alta velocità per creare una rete europea composta di “sottosistemi” che sarebbero stati gestiti dagli Stati membri in linea con le necessità comuni.
- X Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni sul “partenariato pubblico-privato (PPP) nei progetti della rete transeuropea di trasporto” (COM(97)453). Partendo dalle conclusioni del Gruppo ad alto livello sul finanziamento del partenariato pubblico-privato dei progetti della rete transeuropea di trasporto, la Commissione presenta la propria ulteriore strategia per seguire le raccomandazioni del Gruppo ad alto livello, e propone un elenco preliminare di progetti TEN che dovrebbero essere finanziati dal PPP. Il Parlamento europeo ha espresso la propria opinione nel 1999 (A4-372/98).
- X Proposta per una decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che emendi la decisione n. 1692/96/CE relativa a porti di mare, porti interni e terminali intermodali oltre al progetto n. 8 nell'allegato III (COM(97)681). Tale proposta completerà le linee guida originali per i progetti TEN-T.
- X Relazione del 1998 della Commissione sull'introduzione delle linee guida e delle priorità per il futuro della rete transeuropea di trasporto - (Conforme all'articolo 18 della decisione 1692/96/CE) (COM/98/0614).
- X Regolamento del Consiglio del 19 luglio 1999 (1655/99) che emenda il regolamento n. 2236/95 che presenta i principi generali per garantire un aiuto finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee.
- X Segretariato TINA, relazione finale del gruppo di funzionari responsabili relativa all'identificazione di una rete di componenti per il futuro della rete transeuropea di trasporto in Bulgaria, Cipro, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania, Slovacchia e Slovenia dell'ottobre 1999.
- X Relazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni – reti transeuropee – relazione annuale 2001 (COM/2003/0442 finale).
- X Gruppo ad alto livello sulla rete transeuropea (gruppo Van Miert), Relazione finale, 27 giugno 2003.
- X Consiglio dei trasporti dell'UE, Conclusioni della presidenza, Napoli, luglio 2003.
- X Proposta emendata per una decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che emendi la proposta, a sua volta emendata, per una decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che emendi la decisione n. 1692/96/CE relativa alle linee guida della Comunità per lo sviluppo di una rete transeuropea di trasporto presentate dalla Commissione a norma dell'articolo 250(2) del trattato della CE (COM(2003)564 finale), 1 ottobre 2003.
- X Documento della Commissione, “Valutazione di impatto estesa della proposta che modifica la proposta, a sua volta emendata, relativa alla decisione di modificare la decisione n. 1692/96/CE sulla rete transeuropea di trasporto”, 1 ottobre 2003.
- X Proposta emendata per un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifichi la proposta emendata di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che a sua volta modifica il regolamento del Consiglio (CE) n. 2236/95 che presenta i principi generali per garantire aiuto finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee (presentata dalla Commissione in linea con quanto previsto dall'articolo 250(2) del trattato CE) (COM/2003/0561 finale), 1 ottobre 2003.
- X Comunicazione della Commissione, Iniziativa europea per la crescita – Investire nelle reti e nella conoscenza per la crescita e l'occupazione – relazione finale al Consiglio europeo, (COM(2003) 690 finale/2), 21 novembre 2003.

I NUMERI DELLE TEN *

The current length of the network:

75 185 km Roads

79 440 km Rail

8 982 km Inland Waterways

After enlargement, the network will be extended by approximately:

Road network: 17970 km

Rail network: 18859 km

Inland Waterways : 4140 km

TEN-Transport EU support (1983-October 2003)

	M€	%
Airports:	113.4779	002.38%
Air Traffic Management:	151.9810	003.19%
Vessel Traffic Management:	13.3745	000.28%
Inland Waterways:	77.0900	001.62%
Ports:	31.8050	000.67%
Global Navigation Satellite Systems:	373.6530	007.83%
Road:	701.2105	014.70%
Multi-modal:	159.8230	003.35%
Road Traffic Management :	208.8865	004.38%
Combined Transport:	128.0090	002.68%
Rail (Conventional) :	748.9200	015.70%
HighSpeed Rail :	1883.9730	039.50%
Rail Traffic Management :	177.0750	003.71%
Grand Total:	4769.2784	100.00%

* DG TREN Figures

FINE

Table 12 from COM (2003) 0442: TEN-T Multiannual Indicative Programme 2001-06- Framework Decision

P/G	Project Title	Proposed Support (EUR m)					
		2001	2002	2003	2004-06	Total	
P1	HGV North - South (Berlin - Halle/Leipzig - Erfurt - Nuremberg Munich - Verona)	33	46.5	61.5	117	258	9.28%
P2	Paris - Brussels - Cologne/Frankfurt - Amsterdam - London high-speed railway line	61	49.5	36	145	291.5	10.48%
P3	High-speed train South (Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier and Madrid-Vitoria -Dax)	15.1	22.1	34.7	66	137.9	4.96%
P4	High-speed train East	45	36.5	52	34.5	168	6.04%
P5	Betuwe line	20	10	12	380	80	2.88%
P6	High-speed train France - Italy	11	16.5	54	88.9	170.4	6.13%
P7	Greek motorways - Pathe and Via Egnatia	12.5	12	5.5	-	30	1.08%
P8	Multimodal link Portugal - Spain - Rest of Europe	3.3	3.2	4.35	2	12.85	0.46%
P9	Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer CRL	-	-	-	-	-	0.00%
P10	Malpensa Airport	-	-	-	-	-	0.00%
P11	Øresund Fixed Link	-	-	-	-	-	0.00%
P12	Nordic Triangle Multimodal Corridor	12.05	16	14.95	42.5	85.5	3.07%
P13	Ireland - UK - Benelux road corridor	13	8	7	2.8	30.8	1.11%
P14	West Coast main line	7	3	3	31	44	1.58%
	Subtotal PP	232.95	223.3	285	567.7	1 308.95	47.07%
P15	Trans-European Satellite Navigation System (GALILEO)	100	170	80	200	550	19.78%
G1/2	Removal of bottlenecks on the TEN railway network	51.125	67.825	75.25	196.9	391.1	14.06%
G3	Cross-border projects	13.95	21.51	32.28	186.76	254.5	9.15%
G4	Intelligent transport systems in the road sector	28.3	30.8	33	99.9	192	6.90%
G5	Intelligent transport systems in the air sector	7.99	25.8	26.03	24.67	84.49	3.04%
	Subtotal Groups	101.365	145.935	166.56	508.23	922.09	33.16%
	Total MIP	434.315	539.235	531.56	1 275.93	2 781.04	100.00%

Table 1: Community financing of the TEN in 2001 (EUR m)

<i>Sector</i>	<i>Type of assistance</i>	<i>Instrument</i>	<i>1993-1995¹</i>	<i>1996³</i>	<i>1997³</i>	<i>1998³</i>	<i>1999³</i>	<i>2000³</i>	<i>2001</i>
<i>Transport</i>	<i>Loans</i>	<i>EIB²⁻³</i>	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977	4989	5161
	<i>Loan guarantees</i>	<i>EIF⁶⁻⁷</i>	161	303	55	71	256	55	<i>n.a</i>
	<i>Grants</i>	<i>ERDF⁷⁻⁴</i>	999	2 639	527	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>	2200 ⁶
		<i>Cohesion Fund</i>	2 995	1 221	1 251	1 337	444	1287	1318
	<i>Grants, interest rate subsidies, loan guarantees and co-financing of studies</i>	<i>TEN budget line B5-700 (Of which the specific projects)</i>	625	280	352	474	497	581	563
<i>Energy</i>	<i>Loans</i>	<i>EIB⁶⁻⁷</i>	1992	1415	854	393	174	392	220
	<i>Guarantees</i>	<i>EIF⁶⁻⁷</i>	220	270	4	5	0	0	<i>n.a</i>
	<i>Grants and co-financing of studies</i>	<i>Structural Funds</i>	764	1 265	277	<i>n.a.</i>	355	<i>n.a.</i>	<i>n.a</i>
		<i>TEN budget line B5-710</i>	12	9	24	19	29	14	19
<i>Telecommunications</i>	<i>Loans</i>	<i>EIB⁶⁻⁷⁻⁶</i>	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126	2726	994
	<i>Guarantees</i>	<i>EIF⁶⁻⁷⁻⁹</i>	175	9	276	230	44	165	<i>n.a</i>
	<i>Financial contributions</i>	<i>Structural Funds</i>	295	173	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>	387 ⁷	<i>n.a.</i>	<i>n.a</i>
	<i>Co-financing of feasibility and validation studies and deployment projects</i>	<i>TEN budget line B5-720</i>	45	16	27	28	22	35	<i>n.a</i>
<i>Telematic Networks</i>	<i>Grants</i>	<i>TEN budget line B5-721</i>	119	44	47	15	21	22	<i>n.a</i>

¹ Funds committed.

² Signed contracts.

³ TEN and TEN-related projects.

⁴ Usually includes appropriations committed for the period 1996-1999.

⁵ Including rail traffic management.

⁶ Estimate.

⁷ TEN-related projects only.