



# Progetti prioritari per la rete transeuropea di trasporto fino al 2020



## Relazione del gruppo di alto livello

Il 30 giugno 2003 il gruppo di alto livello sulla rete transeuropea di trasporto (TEN-T) ha pubblicato una relazione indirizzata a Loyola de Palacio, vicepresidente della Commissione e responsabile dell'energia e dei trasporti. Il gruppo era stato incaricato dalla Commissione di identificare entro l'estate del 2003 i progetti prioritari della rete transeuropea di trasporto fino al 2020 sulla base delle proposte presentate dagli Stati membri e dai paesi in via di adesione. La relazione individua i progetti prioritari per le infrastrutture e propone una serie di raccomandazioni volte a reperire i fondi necessari per la loro costruzione nonché a coordinare gli investimenti nel settore. I nuovi progetti prioritari, che costituiscono parte integrante della rete TEN-T, sono necessari per assicurare la competitività dell'Unione europea allargata, il funzionamento del mercato interno, il rafforzamento dell'economia e la coesione sociale nell'Unione ampliata.

## 1. Che cos'è la rete transeuropea di trasporto?

La **rete transeuropea di trasporto** (TEN-T) è indispensabile per assicurare la libera circolazione delle merci nell'Unione europea. Su di essa viaggia circa la metà delle merci e dei passeggeri. Gli **orientamenti per la TEN-T** definiscono le priorità dell'Unione europea, applicando l'"etichetta" di "rete" a determinati itinerari, per concentrare così il sostegno finanziario comunitario a favore di progetti con un valore aggiunto comunitario più elevato. Benché il sostegno finanziario comunitario proveniente dal bilancio TEN sia piuttosto limitato (in linea di principio è inferiore al 10%), il fondo di coesione, il FESR, svolge un ruolo importante, così come la BEI e in una certa misura anche i fondi RST. La rete serve da quadro di riferimento per altra legislazione comunitaria e promuove la coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione. Alcuni importanti progetti sono inclusi in un elenco di **progetti prioritari**. Essi rappresentano solo una parte dei numerosi progetti della TEN-T, tuttavia la loro selezione tra un ampio ventaglio di progetti li rende particolarmente visibili, un elemento che consente di concentrare, attirare e coordinare le risorse finanziarie.

### Le cifre dell'attuale rete TEN-T

- 75 200 km di strade
- 78 000 km di ferrovie
- 330 aeroporti
- 270 porti marittimi internazionali
- 210 porti per la navigazione interna
- Anche i sistemi di gestione del traffico e i sistemi di navigazione e informazione degli utenti fanno parte della TEN-T.

## 2. Che cos'è il gruppo di alto livello sulla rete transeuropea di trasporto?

Gli ultimi orientamenti per la rete TEN-T sono stati fissati nel 1996<sup>1</sup>. Ora è necessario rivederli. Come sottolinea il Libro bianco del 2001 sui trasporti<sup>2</sup>, essi dovrebbero essere adattati per tenere conto del preoccupante aumento della congestione dovuto al persistere di strozzature, a raccordi mancanti e alla carenza di interoperabilità così come dell'urgente necessità di promuovere un riequilibrio fra i modi di trasporto. La prospettiva dell'allargamento, che implicherà l'adesione di 12 nuovi paesi, accentua la necessità di un nuovo approccio per conservare la competitività dell'economia europea e garantire uno sviluppo equilibrato e sostenibile dei trasporti. Nel frattempo, i Consigli europei di Göteborg, Barcellona e Bruxelles hanno ripetutamente sollecitato le istituzioni comunitarie ad adottare entro il 2003 una versione riveduta degli orientamenti così come nuovi progetti prioritari.

Nell'ottobre del 2001 la Commissione ha proposto una prima revisione limitata, che è stata accettata, nei suoi tratti essenziali, dal Parlamento europeo. Tuttavia, manca ancora un accordo all'interno del Consiglio Trasporti. Senza attendere l'adozione finale di questa prima proposta, **Loyola de Palacio**, vicepresidente della Commissione e responsabile dell'energia e dei trasporti, ha deciso di avviare una seconda fase di revisione approfondita degli orientamenti per la TEN-T. Per coinvolgere gli Stati in questo ampio esercizio fin dall'inizio, vista la portata dell'impatto territoriale e finanziario di importanti progetti infrastrutturali, la Commissione ha istituito un **gruppo di alto livello sulla TEN-T** presieduto da **Karel Van Miert**, ex vicepresidente della Commissione, responsabile in particolare della politica dei trasporti. Al gruppo è stato affidato il mandato di identificare entro l'estate del 2003 i progetti prioritari e le tematiche orizzontali di importanza fondamentale per la rete transeuropea di trasporto fino al 2020 sulla base delle proposte degli Stati membri e dei paesi in via di adesione.

Il gruppo, costituito da un rappresentante per ogni Stato membro, un osservatore per ogni paese in via di adesione e un osservatore della Banca europea per gli investimenti (BEI), si è riunito 10 volte tra dicembre 2002 e giugno 2003.

### Elenco dei membri

Presidente	Sig. Karel <b>VAN MIERT</b> Ex vicepresidente della Commissione e commissario responsabile dei trasporti
Austria	Sig. Gerold <b>ESTERMANN</b> Direttore della divisione "Gestione globale dei trasporti, logistica e telematica", ministero per i Trasporti, l'innovazione e la tecnologia
Belgio	Sig. Luc <b>MARECHAL</b> Capo di gabinetto del ministero per la Mobilità e i trasporti
Danimarca	Sig. Thomas <b>EGEBO</b> Segretario permanente, ministero dei Trasporti
Germania	Vice rappresentante: Sig. Jörn <b>HOLDT</b> Sig. Ulrich <b>SCHÜLLER</b> Direttore della sezione "Mansioni politiche", ministero federale per i Trasporti, le opere edilizie e l'edilizia abitativa
Spagna	Vice rappresentante: Jürgen <b>PAPAJEWSKI</b> Sig. Antonio <b>LOPEZ -CORRAL</b> Direttore generale per la programmazione economica Ministero per lo sviluppo
Finlandia	Sig. Juhani <b>TERVALA</b> Direttore delle infrastrutture, ministero dei Trasporti e delle comunicazioni Vice rappresentante: Sig. Juha <b>PARANTAINEN</b>
Francia	Sig. Claude <b>MARTINAND</b> Vice presidente del Consiglio generale ponti e strade, ministero delle Infrastrutture, dei trasporti, dell'edilizia abitativa, del turismo e del mare
Grecia	Sig. Yiannis <b>ROUBATIS</b> Ex portavoce del governo ed ex membro del Parlamento europeo Vice rappresentante: Sig. Christos <b>DIONELIS</b>
Irlanda	Sig. Andrew <b>CULLEN</b> Direttore generale della sezione "Pianificazione dei trasporti pubblici e investimenti", ministero dei Trasporti
Italia	Sig. Ercole <b>INCALZA</b> , consigliere del ministro Lunardi Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti
Lussemburgo	Sig. Paul <b>SCHMIT</b> Commissario del governo Segretario generale del ministero dei Trasporti
Paesi Bassi	Sig.ra Neelie <b>KROES</b> Ex ministro dei Trasporti Vice rappresentante: Sig. <b>GANS</b>
Portogallo	Sig. Romeu <b>REIS</b> Direttore del gabinetto per le questioni europee E le relazioni esterne-GAERE
Svezia	Sig. Jonas <b>BJELFVENSTAM</b> Segretario di Stato, ministero dell'Industria, del lavoro e delle comunicazioni Vice rappresentante: Sig. Ulf <b>LUNDIN</b>
Regno Unito	Sig. Willy <b>RICKETT</b> Direttore generale della strategia dei trasporti, delle strade e del trasporto locale Vice rappresentanti: Sig. David <b>Mc MILLAN</b> , Sig. John <b>STEVENS</b>

### Osservatori designati dai paesi in via di adesione e dalla BEI

Bulgaria	Sig. Dimitar <b>ZOEV</b> Direttore "Politica dei trasporti, infrastrutture e costruzioni" Direzione del ministero dei Trasporti e delle comunicazioni
Repubblica ceca	Sig. Antonin <b>TESARIK</b> Ministero dei Trasporti e delle comunicazioni della Repubblica ceca Vice rappresentante: Sig. Karel <b>STEINER</b>
Cipro	Sig. Symeon <b>MATSIS</b> Segretario permanente, ministero delle Comunicazioni e dei lavori Vice rappresentante: Sig. Iacovos <b>PAPADOPOULOS</b>
Estonia	Sig. Anti <b>MOPPEL</b> Capo del dipartimento dello sviluppo e della logistica Ministero dell'Economia e della comunicazione
Ungheria	Sig. Zoltan <b>KAZATSAY</b> Vice segretario di Stato, ministero dell'Economia e dei trasporti
Lettonia	Sig. Vigo <b>LEGZDINS</b> Segretario di Stato, ministero dei Trasporti della Lettonia
Lituania	Sig. Alminas <b>MACIULIS</b> Segretario di Stato del ministero lituano dei Trasporti e delle comunicazioni Vice rappresentante: Albertas <b>ARUNA</b>
Malta	Sig. Marc <b>BONELLO</b> Presidente dell'autorità marittima di Malta Ministero dei Trasporti e delle comunicazioni
Polonia	Sig. Sergiusz <b>NAJAR</b> Sottosegretario di Stato, ministero delle Infrastrutture
Romania	Sig. Sergiu <b>SECHELARIU</b> Segretario di Stato, ministero dei Trasporti Vice rappresentante: Sig.ra Virginia <b>TANASE</b>
Slovacchia	Sig. Branislav <b>OPATERNY</b> Segretario di Stato del ministero dei Trasporti, delle poste e telecomunicazioni Vice rappresentante: Sig. Rudolf <b>KORONTHALY</b>
Slovenia	Sig. Boris <b>ZIVEC</b> Segretario di Stato per la politica dei trasporti, ministero dei Trasporti
BEI	Sig. Ewald <b>NOWOTNY</b> , vice presidente

<sup>1</sup> Decisione 1692/96.

<sup>2</sup> Pubblicato il 12 settembre 2001 e disponibile al seguente indirizzo [http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/it/lb\\_it.html](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/it/lb_it.html).



### 3. La relazione del gruppo

Dopo aver preso in considerazione 100 progetti presentati dagli Stati membri e dai paesi in via di adesione, il gruppo ha sviluppato una sua metodologia di selezione scegliendo un numero limitato di progetti prioritari per la rete di trasporto dell'Unione europea allargata. Il gruppo ha inoltre preso in considerazione gli ostacoli di natura finanziaria, legale e amministrativa alla realizzazione di questi progetti. Infine, ha presentato una serie di raccomandazioni per la preparazione delle prossime fasi della costruzione della rete.

#### 1. Realizzare nuovi progetti prioritari e gestire i trasporti con maggiore efficienza

##### Progetti prioritari

Il gruppo ha identificato una serie di nuovi progetti prioritari e di altri progetti di rilievo ritenuti fondamentali per facilitare gli scambi transnazionali nel mercato unico e promuovere l'intermodalità con l'obiettivo di ottenere un riequilibrio territoriale dell'Unione allargata.

È importante sottolineare la distinzione tra queste priorità e l'ammissibilità del finanziamento comunitario. L'ammissibilità è specifica di ogni strumento finanziario ed è considerata su base individuale. Diversi altri progetti non inclusi nella relazione del gruppo non sono meno importanti e potranno ricevere finanziamenti. Tuttavia, è stato necessario operare delle scelte.

Il gruppo raccomanda che la Commissione si concentri **su due obiettivi principali** per i progetti prioritari: completare entro il 2010 cinque dei quattordici progetti prioritari identificati dal gruppo Christophersen nel 1994 e confermati dai Consigli europei di Essen e Dublino e avviare 22 nuovi progetti prioritari entro il 2020.

##### I criteri di selezione

Tutti i progetti selezionati dovevano:

- riguardare uno dei principali assi transeuropei dell'Unione allargata, prendendo in particolare considerazione le barriere naturali, i problemi di congestione o i raccordi mancanti
- avere una dimensione europea e raggiungere una soglia di 500 milioni di euro
- mostrare potenziale redditività economica, altri vantaggi socioeconomici e impegni seri dagli Stati membri interessati per completare il progetto entro le scadenze stabilite.

Ulteriori criteri qualitativi erano:

- il valore aggiunto del progetto per l'Europa, in termini di contributi per agevolare gli scambi tra Stati membri
- il rafforzamento della coesione
- il contributo allo sviluppo sostenibile dei trasporti affrontando i problemi della sicurezza e della protezione dell'ambiente e promuovendo il trasferimento modale.

##### Gli elenchi proposti di progetti prioritari

I progetti prioritari proposti sono suddivisi in **4 elenchi**:

**Elenco 0:** prende atto dei progressi compiuti in merito ai progetti approvati al Consiglio di Essen attualmente in corso di esecuzione e include i progetti che saranno completati **entro il 2010**. Il gruppo ha anche concordato nuove scadenze per i restanti progetti, integrandoli con le loro estensioni nel territorio dei futuri Stati membri in nuovi progetti prioritari da realizzare entro il 2020 (elenco 1).

**Elenco 1: nuove priorità** definite con chiarezza, dotate di un elevato valore aggiunto per l'Europa ed elaborate con realismo quanto al finanziamento e alla possibilità di avviare i lavori secondo le scadenze previste. Importanti sezioni di sei dei progetti approvati al Consiglio di Essen sono state integrate in questi nuovi progetti prioritari. I paesi hanno fornito impegni seri per l'avvio dei lavori su tutte le sezioni di ogni progetto entro il 2010, per poi renderli operativi non oltre il 2020.

**Elenco 2:** include progetti con un valore aggiunto decisamente elevato per l'Europa che meritano particolare attenzione, sebbene in una **prospettiva a lungo termine**.

**Elenco 3:** progetti importanti per la **coesione** territoriale che contribuiscono agli obiettivi della coesione economica e sociale.



**Completare entro il 2010 cinque dei progetti approvati al Consiglio di Essen.** Alcuni progetti prioritari sono in via di completamento e nella maggior parte dei casi la loro ultimazione è prevista entro il 2007. Il gruppo raccomanda il proseguimento dei lavori su questi progetti prioritari secondo i calendari approvati. I progetti sono inclusi nell'**elenco 0**.

**Avviare 22 nuovi progetti prioritari entro il 2020 nell'Unione europea allargata.** Occorre trarre lezioni importanti dal passato e dai ritardi accumulati dai progetti di Essen. Dopo avere preso in considerazione 100 progetti, tutte le delegazioni tranne tre<sup>3</sup> hanno raggiunto un accordo sui nuovi progetti prioritari.

Si prevede che 18 di questi progetti saranno operativi entro il 2020, visti gli impegni assunti dagli Stati interessati. I progetti in questione sono riportati nell'**elenco 1**.

Anche quattro progetti meno sviluppati rappresentano un notevole valore aggiunto per l'Europa. Tuttavia, il gruppo non è riuscito a ottenere da tutti i paesi interessati un impegno per il loro avvio prima del 2010. Questi progetti sono inclusi nell'**elenco 2**.

Infine, il gruppo ha preso in considerazione una serie di progetti che favoriscono la coesione economica e sociale. La ripresa economica di numerose regioni, soprattutto nei futuri nuovi Stati membri, dipenderà dalla disponibilità di un accesso agevole ai maggiori assi europei, di interconnessioni efficienti e in particolare di buoni collegamenti transfrontalieri. Senza pregiudicare l'ambito di applicazione degli strumenti finanziari dopo il 2006, è stato possibile selezionare solo i progetti più importanti tra quelli inizialmente classificati come prioritari. Questi progetti sono inclusi nell'**elenco 3**.

### Elenco 0

- 3 progetti terminati (linea ferroviaria Cork-Dublino-Belfast-Stranraer, aeroporto di Malpensa, raccordo sull'Öresund)
- 5 progetti da terminare entro il 2010 (linea Betuwe, treno ad alta velocità Parigi-Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra, autostrade greche, collegamento stradale UK/IRL/Benelux, linea ferroviaria principale lungo la costa occidentale del Regno Unito)
- importanti sezioni di 6 progetti saranno completate entro il 2010 (Berlino-Verona, linea TGV Sud, linea TGV Est, Lione-Torino-Trieste, collegamento multimodale Portogallo/Spagna/resto d'Europa, triangolo nordico)

### Elenco 1

1. GALILEO
2. Eliminare le strozzature sui bacini di Reno, Meno e Danubio
3. Autostrade del mare
4. Linea ferroviaria mista Lione-Trieste/Koper-Lubiana-Budapest
5. Linea ferroviaria mista Berlino-Verona-Napoli/Milano-Bologna
6. Linea ferroviaria mista frontiera Grecia/Bulgaria-Sofia-Budapest-Vienna-Praga-Norimberga
7. Linee ferroviarie ad alta velocità, Europa sudoccidentale
8. Linea ferroviaria mista Danzica-Varsavia-Brno/Zilina
9. Linea ferroviaria mista Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa
10. Linea ferroviaria mista Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava
11. Interoperabilità della rete ferroviaria ad alta velocità nella penisola iberica
12. Collegamenti multimodali Irlanda/UK/Europa continentale
13. Ponte stradale e ferroviario sullo stretto di Messina
14. Raccordo fisso stradale/ferroviario sul Fehmarn Belt
15. Il triangolo nordico
16. Collegamento multimodale Portogallo/Spagna con il resto d'Europa
17. Autostrada frontiera Grecia/Bulgaria -Sofia - Nadlac(Budapest)/ (Costanza)
18. Autostrada Danzica -Katowice -Brno / Zilina -Vienna

### Elenco 2

1. Nuova ferrovia ad alta capacità attraverso i Pirenei
2. Ferrovia del Baltico: Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Varsavia
3. Linea ferroviaria per trasporto merci Danzica-Bydgoszcz-Katowice-Zwardon
4. Via navigabile interna Senna-Schelda

### Elenco 3

#### 1. Accessibilità e interconnessioni delle reti

- Centri logistici multimodali a Slawkow (Polonia) con collegamenti alla rete ferroviaria a scartamento russo
- Linea ferroviaria Bari-Duazzo-Sofia-Varna/Bourgas (mar Nero)
- Linea ferroviaria Napoli-Reggio Calabria-Palermo
- Corridoio stradale/ferroviario tra Irlanda occidentale e Dublino
- Porto di Limassol e relativo accesso stradale
- Porto di Larnaka e relativo accesso stradale
- Porti della Valletta e di Marsaxlokk
- Corridoio intermodale mar Ionio/Adriatico
- Strada Dover-Fishguard (esclusa l'autostrada M25)

#### 2. Collegamenti transfrontalieri

- Autostrada Dresda/Norimberga-Praga-Linz
- Linea ferroviaria Praga/Linz
- Autostrada Zilina-Bratislava-(Vienna)
- Linea ferroviaria Maribor-Graz
- Autostrada (Ljubljana)-Maribor-Pince-Zamardi-(Budapest)
- Migliorare l'attraversamento stradale dei Pirenei

<sup>3</sup> Belgio e Lussemburgo hanno espresso il desiderio di aggiungere la linea ad alta velocità Bruxelles-Lussemburgo all'elenco 1 e la Grecia il corridoio intermodale mar Ionio/Adriatico all'elenco 1 invece che all'elenco 3.



Il gruppo ha inoltre identificato un certo numero di collegamenti con **paesi terzi** che risultano interessanti per sviluppare il commercio esterno dell'Unione europea e migliorare le condizioni di transito di alcuni nuovi Stati membri. Di conseguenza, il gruppo ne raccomanda lo sviluppo, in particolare ricorrendo agli strumenti finanziari strutturali, per le sezioni in territorio comunitario, o nel quadro di accordi di transito o di associazione tra la Comunità e paesi terzi per quelle al di fuori dei confini dell'Unione.

### Misure prioritarie per gestire meglio i trasporti

Oltre ad avere selezionato un numero limitato di progetti prioritari qui delineati, il gruppo ha identificato misure prioritarie orizzontali che contribuiscono a migliorare l'organizzazione e la gestione del traffico. Tra esse figurano:

- **le autostrade del mare** (progetto prioritario n. 3): autostrada del mar Baltico, dell'Europa occidentale, dell'Europa sudorientale e dell'Europa sudoccidentale. Per avviare la realizzazione dei progetti, il gruppo raccomanda che gli Stati membri attuali e futuri presentino alla Commissione proposte di progetti transnazionali entro il 2007.
- **i sistemi di gestione dei trasporti**: costruire una rete ferroviaria europea (realizzare l'interoperabilità delle reti ferroviarie, riservandone una parte al trasporto merci), integrare la gestione del traffico aereo, gestire il traffico fluviale, controllare il traffico marittimo ed eliminare gli ostacoli che limitano la capacità aeroportuale.

## 2. Facilitare la creazione della rete transeuropea

I finanziamenti per i progetti prioritari selezionati dal gruppo sono stimati a circa **235 miliardi di euro** fino al 2020, di cui oltre 110 per i progetti di Essen/Dublinko ancora da realizzare. Il costo totale della rete (progetti prioritari e altri progetti) è stimato a oltre **600 miliardi di euro**. Gli investimenti necessari per realizzare i progetti prioritari raccomandati rappresentano in media lo **0,16% del PIL**, sono tuttavia investimenti produttivi fondamentali che miglioreranno il potenziale di crescita economica. In questo contesto, l'attenzione dei responsabili politici deve essere attirata sull'incompatibilità a lungo termine tra l'importanza dell'esecuzione dei progetti e i limiti posti ai finanziamenti pubblici. Considerata la situazione, il gruppo ha espresso alcune raccomandazioni a proposito dei finanziamenti.

**Garantire il finanziamento dei progetti prioritari.** Tra il 2000 e il 2006 la quota comunitaria del finanziamento per la costruzione della rete TEN-T sarà di circa 20 miliardi di euro. La realizzazione della rete rischia di rimanere un progetto sulla carta se la Comunità europea non mette a disposizione nuove risorse finanziarie. Sono state formulate le seguenti raccomandazioni:

- le autorità di bilancio dovrebbero stanziare fondi adeguati per il periodo **2007-2013**. I fondi devono essere fonti di incentivi e devono concentrarsi sui progetti prioritari.
- **Aumentare la quota del finanziamento comunitario per i progetti transfrontalieri.** Secondo il gruppo dovrebbe essere preso in considerazione un sistema che permetta una maggiore modulazione della quota di intervento in base ai vantaggi per gli altri paesi, in primo luogo per potenziare il sostegno ai progetti transfrontalieri. La proposta della Commissione di aumentare la quota del bilancio TEN dal 10% al **20%** per determinate sezioni transfrontaliere di importanza vitale rappresenta un presupposto minimo e dovrebbe essere riesaminata.
- La capacità di finanziamento della **Banca europea per gli investimenti** potrebbe essere sviluppata con varie tecniche di ingegneria finanziaria, in particolare creando un nuovo strumento per gli investimenti nel settore TEN fino a un volume di 50 miliardi per i progetti transfrontalieri, con la possibilità di concedere prestiti a lungo termine.
- I **partenariati pubblico-privato** dovrebbero essere incentivati. Occorre creare un quadro giuridico adeguato a livello comunitario, in particolare per i diritti di concessione e la tariffazione per l'uso dell'infrastruttura. Sarebbe opportuno istituire nuovi meccanismi di garanzia, come nel contesto del fondo reciproco di garanzia contro i rischi, per coprire anche i rischi di ritardi o di mancato completamento di determinate sezioni che potrebbero mettere in pericolo la realizzazione di un progetto.

**Coordinare i progetti con maggiore efficienza.** Sono state formulate le seguenti raccomandazioni:

- Il **coordinamento operativo** (non solo finanziario) tra gli Stati interessati dai progetti deve essere rafforzato e istituzionalizzato. Occorre istituire un **gruppo di coordinamento** sotto l'egida della Comunità, presieduto da una **personalità** riconosciuta e accettata da tutti gli Stati interessati, per stimolare l'esecuzione di progetti sugli assi principali e attirare investitori pubblici e privati.
- dovrebbero essere elaborati **metodi di valutazione comuni e procedure congiunte** per le inchieste transnazionali tese a evitare la sovrapposizione di procedure nazionali per valutare l'impatto ambientale e socioeconomico di un progetto. Per un determinato progetto dovrebbe essere prevista la possibilità di ricorrere a un'**unica indagine** nei vari Stati interessati.

### 3. Preparare le prossime fasi della costruzione della rete

I progetti prioritari selezionati dal gruppo sono quelli che contribuiscono maggiormente alla promozione del traffico transnazionale sui principali **assi transeuropei**, caratterizzati da flussi di traffico massicci e inevitabili per ragioni geografiche o economiche. L'identificazione di questi assi facilita la determinazione di un ordine di importanza delle priorità e l'adozione di un coordinamento coerente tra i piani nazionali. Questa identificazione iniziale dovrebbe essere completata da un'**analisi più dettagliata dei flussi di traffico nell'Unione europea composta da 27 paesi** insieme alla definizione di una **rete di base che comprenda questi assi**. Essa costituirà uno strumento di lavoro indispensabile per il controllo dei progetti prioritari raccomandati e la futura revisione dell'elenco.

Un **gruppo di alto livello analogo dovrebbe essere istituito a scadenze periodiche**, con il compito di sincronizzare questo esercizio con la revisione periodica delle prospettive finanziarie della Comunità, per valutare i progressi compiuti con i progetti prioritari e prendere in considerazione l'inclusione di nuovi progetti nell'elenco o, se necessario, la cancellazione dall'elenco di progetti che sono stati bloccati per troppo tempo. Il gruppo suggerisce l'avvio di questo esercizio per il **2010**.

La presente pubblicazione è preparata dall'unità "Informazione e comunicazione" della DG Energia e Trasporti. Per ulteriori informazioni contattare il seguente numero telefonico: +32 2 2968 042.

Il nostro sito web può essere consultato al seguente indirizzo: [http://europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/index\\_fr.html](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_fr.html)

È possibile abbonarsi a DIGEST, il nostro bollettino elettronico d'informazione "**Energy and Transport in Europe Digest**", sul seguente sito: [http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/mm\\_dg/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/mm_dg/index_en.html)