

27 giugno 2003

**GRUPPO AD ALTO LIVELLO
SULLA RETE TRANSEUROPEA
DI TRASPORTO**

RAPPORTO

1. SOMMARIO E CONCLUSIONI	5
2. LA POLITICA DELLA RETE TRANSEUROPEA DOPO MAASTRICHT ..	11
2.1. I PRIMI SUCCESSI	11
2.2. LA NECESSITÀ DI RIFORMULARE GLI ORIENTAMENTI DELLA COMUNITÀ.....	13
3. NUOVE INFRASTRUTTURE: CONTRIBUTO ESSENZIALE PER L'ALLARGAMENTO	15
3.1. INTEGRARE LE RETI DEI NUOVI STATI MEMBRI.....	15
3.2. INFRASTRUTTURE PER L'ALLARGAMENTO: UN PROBLEMA COMUNE	16
4. IL MANDATO ASSEGNATO DALLA COMMISSIONE	17
4.1. COMPOSIZIONE E MANDATO DEL GRUPPO	17
4.2. IL PROGRAMMA DI LAVORO	17
5. LA NECESSITÀ DI UN APPROCCIO SELETTIVO	19
5.1. OSSERVAZIONI GENERALI	19
5.1.1. <i>Un'offerta di infrastrutture insufficiente e a volte incoerente a livello europeo.....</i>	19
5.1.2. <i>Lo sviluppo prevedibile del traffico</i>	20
5.1.3. <i>Le restrizioni ai finanziamenti.....</i>	21
5.1.4. <i>La necessità di maggiore concentrazione, selettività e coordinamento.....</i>	21
5.2. CRITERI E METODI DI VALUTAZIONE DEI PROGETTI	22
5.2.1. <i>Fare il punto dei progressi e dei ritardi negli attuali progetti prioritari</i>	22
5.2.2. <i>La necessità di rispettare criteri rigorosi</i>	23
5.2.2.1 Un metodo bifase.....	23
5.2.2.2 La preselezione.....	24
5.2.2.3 La valutazione dei progetti preselezionati.....	24
5.2.2.4 Raffronto con l'approccio adottato dal Gruppo Christophersen	25
6. RACCOMANDAZIONI DEL GRUPPO	26
6.1. REALIZZARE I PROGETTI PRIORITARI.....	26
6.1.1. <i>Progetti prioritari in fase di completamento (Elenco 0).....</i>	27
6.1.2. <i>Progetti prioritari da iniziare prima del 2010 (Elenco 1)</i>	29
6.1.3. <i>Progetti prioritari a più lungo termine (Elenco 2).....</i>	35
6.1.4. <i>Altri importanti progetti per la coesione territoriale (Elenco 3).....</i>	36
6.2. SVILUPPARE VERE AUTOSTRADE DEL MARE.....	37
6.2.1. <i>Un potenziale non sfruttato</i>	38
6.2.2. <i>Il procedimento proposto per lanciare i progetti.....</i>	38
6.3. GESTIRE MEGLIO IL TRASPORTO	40
6.3.1. <i>Costruire una rete ferroviaria europea.....</i>	41
6.3.1.1 <i>Rendere interoperabili le reti nazionali</i>	41
6.3.1.2 <i>Dedicare parte della rete ferroviaria alle merci</i>	41
6.3.2. <i>Integrare la gestione del traffico aereo.....</i>	42
6.3.3. <i>Gestire il traffico fluviale</i>	43
6.3.4. <i>Controllare il traffico marittimo</i>	43
6.3.5. <i>Eliminare le restrizioni alle capacità degli aeroporti.....</i>	44
6.4. INDIVIDUARE I PRINCIPALI ASSI	45

6.4.1. Programmazione più coerente	45
6.4.2. Considerare l'esperienza dei corridoi paneuropei	46
6.4.3. Un compito da continuare nel quadro della revisione degli orientamenti ..	47
6.5. SVILUPPARE COLLEGAMENTI COI PAESI CONFINANTI	
DELL'UNIONE	47
6.5.1. Svizzera: un caso particolare	48
6.5.2. I Balcani occidentali	49
6.5.3. Paesi dell'Europa dell'Est (Russia, Bielorussia, Ucraina, Moldavia).....	49
6.5.4. Paesi mediterranei	49
6.6. AGEVOLARE L'ATTUAZIONE DELLA RETE.....	50
6.6.1. Assicurare adeguati finanziamenti.....	50
6.6.1.1 Considerare le restrizioni della finanza pubblica	51
6.6.1.2 Un principio di territorialità fortemente ancorato	52
6.6.1.3 Strumenti finanziari comunitari per affrontare la sfida	53
6.6.1.4 Maggiore efficienza per gli aiuti finanziari comunitari	55
6.6.1.5 Partnership pubblico - privato: una migliore gestione di rischi e costi....	57
6.6.2. Adattare il quadro giuridico e politico	59
6.6.2.1 Le leggi relative alle concessioni	59
6.6.2.2 Concorrenza regolamentata in materia di trasporto	60
6.6.2.3 Tariffazione delle infrastrutture.....	60
6.6.3. Organizzare il coordinamento degli investimenti	61
6.6.3.1 Coordinamento tra i grandi assi europei.....	61
6.6.3.2 Entità giuridiche transnazionali per i grandi progetti transfrontalieri.....	61
6.6.4. Adattare i metodi di valutazione allo sviluppo sostenibile	62
6.6.4.1 Metodi più omogenei di valutazione economica.....	62
6.6.4.2 Considerare lo sviluppo sostenibile.....	62
6.6.4.3 Le procedure di valutazione dell'impatto ambientale	63
6.6.4.4 Agevolare tali procedure tramite commissioni d'inchiesta transnazionali	
63	
6.7. SEMPLIFICARE LE FUTURE REVISIONI DEGLI ELENCHI DEI PROGETTI	
PRIORITARI.....	64
6.7.1. Necessità di una revisione periodica.....	64
6.7.2. L'evoluzione dell'elenco dei progetti prioritari.....	64
6.7.3. L'approccio dal basso verso l'alto (bottom-up) è ormai insufficiente	65
7. ELENCO DEI MEMBRI.....	66
8. ELENCO DELLE RIUNIONI	70

1. SOMMARIO E CONCLUSIONI

1. Il Gruppo ad alto livello sulla rete transeuropea di trasporto (TEN-T) è stato incaricato dal Vicepresidente della Commissione preposto ai Trasporti e all'Energia, di determinare, entro l'estate 2003, i progetti prioritari inerenti alle rete transeuropea di trasporto sino al 2020 sulla base delle proposte pervenute da parte degli Stati membri e dei paesi di adesione. Tale esercizio rientra nell'ambito di un più ampio riesame degli orientamenti comunitari in materia di sviluppo della rete transeuropea di trasporto. Il Gruppo, presieduto da Karel Van Miert, era costituito da un rappresentante per ciascun Stato membro, un osservatore proveniente da ciascun paese di adesione e da un osservatore della Banca europea per gli investimenti. Il Gruppo si è riunito 10 volte, da dicembre 2002 a giugno 2003.
2. Il Gruppo ad alto livello conferma la necessità di riformulare gli orientamenti sulla rete transeuropea di trasporto, stabiliti dal Parlamento europeo e dal Consiglio nel 1996. La rete transeuropea di trasporto è caratterizzata da una preoccupante crescita del livello di congestione, dovuta alla persistenza di strozzature, collegamenti mancanti e mancanza di interoperabilità. La necessità di un nuovo approccio volto a preservare la competitività dell'economia europea e a garantire uno sviluppo dei trasporti equilibrato e sostenibile, è ulteriormente sottolineata dalla prospettiva dell'allargamento a 12 nuovi paesi. Si rende necessario, dunque, un nuovo impulso che permetta di creare una vera rete transeuropea di trasporto.
3. Il gruppo ha avuto il compito di selezionare un numero limitato di progetti prioritari riguardanti la rete dei trasporti dell'Unione ampliata. Tali progetti risultano essenziali per completare il mercato europeo a livello del continente europeo e per rafforzare la coesione economica e sociale. Il Gruppo ha altresì preso in debita considerazione gli ostacoli di natura finanziaria, legale ed amministrativa alla realizzazione di tali progetti prioritari.
4. Il gruppo ad alto livello raccomanda che la Commissione prenda tutte le necessarie iniziative atte ad attuarne le raccomandazioni e suggerisce che le altre istituzioni comunitarie, nell'ambito delle proprie competenze, prendano tutte le misure necessarie a sostenere le raccomandazioni del Gruppo. Infatti, non sarà possibile mettere in pratica tali raccomandazioni in assenza di un forte impegno di natura politica e finanziaria da parte degli Stati membri. Il gruppo invita pertanto tutti gli Stati membri, sia attuali che futuri, a mobilitarsi per conseguire, con il sostegno delle istituzioni comunitarie, gli obiettivi previsti nel rapporto.

1.1. Esecuzione dei progetti prioritari entro il 2020

5. In conformità con il mandato del Gruppo, la lista dei progetti prioritari include esclusivamente *'le infrastrutture più importanti per il traffico internazionale, tenendo presenti gli obiettivi generali di coesione del continente europeo, equilibrio modale, interoperabilità e riduzione delle strozzature'*. Inoltre, si è valutato *'in che misura ciascun progetto corrisponde agli obiettivi della politica europea dei trasporti, il valore aggiunto per la Comunità e la natura sostenibile del suo finanziamento fino al 2020'*.

6. Il Gruppo ritiene che il marchio di 'progetto prioritario' debba portare al coordinamento e alla concentrazione delle risorse finanziarie della Comunità, qualunque sia la loro origine o designazione, nonché dei contributi finanziari degli Stati e delle istituzioni locali, assegnati alla rete transeuropea dei trasporti. Questo marchio deve altresì costituire un riferimento per la politica dei prestiti della Banca europea per gli investimenti. Il Gruppo ritiene che esso consentirà ad attirare investitori privati, in funzione di adeguate strutture legali.

Completare 5 dei progetti Essen prima del 2010

7. Dei 14 progetti prioritari individuati dal gruppo Christophersen e confermati dai Consigli europei di Essen e Dublino, solo tre sono stati ultimati e cinque saranno totalmente ultimati prima del 2010. Tuttavia, il Gruppo rileva il notevole progresso compiuto nella maggior parte degli altri sei progetti poiché importanti sezioni saranno ultimate entro il 2010¹. Per le altre sezioni, il Gruppo ha stabilito nuove date e, considerati gli impegni assunti dai Consigli europei di Essen e Dublino, ha deciso di integrarle in nuovi progetti prioritari con un arco di tempo fino al 2020, assieme alle estensioni previste nei territori dei futuri Stati membri.
8. Il Gruppo ad alto livello raccomanda di prendere tutte le misure per tali progetti, nella configurazione adottata dal Consiglio europeo di Essen nel 1994 affinché siano ultimati e resi operativi entro il 2010. Le sezioni che non potranno essere completate entro tale data, dovranno comunque attestare un buon avanzamento dei lavori. Tale grado di avanzamento sarà preso in considerazione nelle revisioni degli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, quando si giudicherà l'opportunità di mantenerle nell'elenco dei progetti prioritari oltre l'anno 2010. Il Gruppo raccomanda che la Commissione segua molto attentamente i progressi di tali progetti e assuma tutte le necessarie iniziative per assicurare il rispetto delle scadenze previste nel presente rapporto. Le politiche sulle concessioni dei finanziamenti comunitari dipenderanno in gran parte dal buon avanzamento dei progetti.

Avviare 22 nuovi progetti prioritari in un'Unione ampliata nell'arco di tempo sino al 2020

9. Il Gruppo stabilisce la propria metodologia di valutazione e individuazione dei nuovi progetti prioritari da realizzare tra ora e il 2020, nell'ambito dei progetti candidati proposti dagli attuali Stati membri e da quelli futuri. Tra i 100 progetti esaminati dal Gruppo, 24 delegazioni hanno stabilito una serie di nuovi progetti prioritari che sono stati raggruppati brevemente nel rapporto, in base al loro collegamento ad alcuni grandi assi di traffico dei paesi dell'Unione ampliata. Il rapporto non ha incontrato l'approvazione di Belgio e Lussemburgo in quanto il potenziamento del collegamento ferroviario tra Bruxelles e Lussemburgo non era contemplato nell'Elenco 1. Anche la Grecia ha manifestato il proprio disaccordo poiché il corridoio intermodale Ionio/Adriatico è stato incluso nell'Elenco 3 e non nell'Elenco 1, come invece auspicato.

¹ Le sezioni da realizzare entro il 2010 sono incluse nell'"Elenco 0" del rapporto. Le sezioni da realizzare dopo il 2010 e le estensioni ai paesi di adesione sono incluse nello "Elenco 1".

10. Il Gruppo ha posto come condizione generale che i lavori relativi a tutte le sezioni² interessate inizino almeno entro il 2010 e nel contempo, considerata la mancanza di un accordo tra gli Stati interessati sui finanziamenti o il tracciato di quattro dei progetti prioritari³, raccomanda loro di continuare gli studi preliminari e le negoziazioni atti a definirne il tracciato, la data di attuazione e i finanziamenti. Considerata la loro importanza per la rete transeuropea, il Gruppo raccomanda che la Commissione prenda tutte le misure necessarie a favorirne l'esecuzione, soprattutto in relazione al collegamento ferroviario ad alta capacità attraverso i Pirenei.
11. Senza trascurare il finanziamento di altri progetti di comune interesse nel settore dei trasporti, il Gruppo ritiene che la Commissione e la Banca europea per gli investimenti dovrebbero concentrare, per quanto possibile, i loro sforzi finanziari sui progetti prioritari.
12. Una priorità chiave è costituita dal progetto Galileo che mira a sviluppare un sistema di radionavigazione satellitare ad uso civile. Galileo permetterà di migliorare l'efficienza e la sicurezza in tutti i modi di trasporto garantendo, nel contempo, l'indipendenza tecnologica dell'Unione Europea in questo campo.
13. Nell'ottica di un aumento della domanda di trasporto, i progetti relativi ad infrastrutture terrestri devono completare i collegamenti mancanti nella rete o contribuire ad eliminare le strozzature. I progetti ferroviari dovranno anche contribuire a migliorare l'interoperabilità della rete europea. Per questi progetti occorre prestare una notevole attenzione a due grandi ostacoli alla realizzazione della rete transeuropea: innanzitutto l'attraversamento delle barriere naturali quali le Alpi e i Pirenei e, secondariamente, i progetti transfrontalieri che nel passato sono stati spesso oggetto di manifeste mancanze di coordinamento e impegno da parte e tra le autorità nazionali.
14. L'obiettivo di uno sviluppo sostenibile richiede un nuovo equilibrio modale da effettuarsi a favore dei modi di trasporto alternativi alla strada ossia la ferrovia, la navigazione interna e la navigazione a corto raggio. Tra i progetti prioritari, il Gruppo ha selezionato opere atte a migliorare la navigabilità in diverse sezioni della via Reno-Meno-Danubio, inclusa la Mosa, e nella via Senna-Escaut. Per promuovere la navigazione a corto raggio, sono state definite quattro "autostrade del mare" per le quali gli Stati membri interessati dovranno definire progetti di interesse comune. Il successo delle autostrade del mare dipende particolarmente dal miglioramento delle catene logistiche, dalla semplificazione e automazione delle procedure amministrative e doganali e dall'introduzione di sistemi di gestione del traffico comuni.
15. Il Gruppo ha anche individuato, sebbene non in modo esaustivo, altri progetti importanti per la coesione territoriale che rientrano nella logica degli attuali strumenti strutturali di finanziamento⁴.

² Questi progetti sono inclusi nell'"Elenco 1".

³ Questi progetti sono inclusi nell'"Elenco 2".

⁴ Questi progetti sono inclusi nell'"Elenco 3".

16. Il gruppo ha anche individuato svariate priorità “orizzontali” o trasversali per una migliore gestione del sistema di trasporto europeo, la cui efficacia sarà strettamente legata all’introduzione di procedure normative di accompagnamento. L’integrazione dei sistemi di gestione del traffico allo scopo di ottimizzare l’uso delle attuali reti, sulla base di norme e tecniche comuni, richiederà degli incentivi. I requisiti imposti dallo sviluppo sostenibile dei trasporti rendono indispensabile l’assunzione di una serie di misure per meglio gestire l’attribuzione delle capacità, soprattutto riguardo al trasporto merci. In un tale contesto, il Gruppo raccomanda vivamente l’introduzione graduale di una rete europea ferroviaria dedicata al trasporto merci, sostenuta da tutti gli operatori del mercato.
17. Il mandato del gruppo mirava ad individuare i progetti prioritari per il mercato interno. Tuttavia, sono stati individuati vari collegamenti con paesi terzi che risultano interessanti per lo sviluppo del commercio estero dell’Unione europea e atti a migliorare le condizioni di transito di alcuni nuovi Stati membri. Di conseguenza, il Gruppo raccomanda che essi vengano sviluppati, in particolare, con l’ausilio di strumenti strutturali di finanziamento, nel caso di sezioni interne all’Unione, oppure, nel caso di sezioni esterne all’Unione, nel quadro di accordi anche di transito o di associazione tra la Comunità e i paesi terzi interessati, includendo, ove necessario, una componente finanziaria.

1.2 Facilitare la creazione della rete transeuropea

18. I progetti prioritari selezionati dal Gruppo rappresentano finanziamenti stimati a 235 miliardi di euro distribuiti tra ora e il 2020 e di cui, quasi 112 miliardi di euro per i progetti di Essen e Dublino, ancora da realizzare⁵. I nuovi progetti prioritari rappresentano solo una parte dell’investimento per la rete transeuropea dell’Europa ampliata. Il Gruppo pone l’accento sul fatto che il costo totale della rete, ivi inclusi i progetti prioritari nonché altri progetti, è stimato a più di 600 miliardi di euro, esclusi i costi di manutenzione.
19. Gli Stati membri investono attualmente meno dell’1% del loro prodotto interno lordo nella costruzione di infrastrutture per i trasporti e solo un terzo di tale investimento è dedicato alla realizzazione della rete transeuropea. Secondo il Gruppo la rete transeuropea è oggetto di investimenti insufficienti; ciò può impedire la realizzazione entro i tempi auspicati, di un buon numero di progetti, soprattutto alcuni progetti prioritari, nonostante le positive ripercussioni che essi avrebbero sull’intera economia dell’Unione. Inoltre, i progetti transfrontalieri vengono spesso bloccati per l’intrinseca difficoltà di coordinare, a livello intergovernativo, i calendari, la programmazione finanziaria e le relative procedure amministrative.

Garantire il finanziamento per i progetti prioritari

20. La Commissione stima la partecipazione della Comunità al finanziamento per la costruzione della rete transeuropea di trasporto a circa 20 miliardi di euro ripartiti tra il 2000 e il 2006⁶. Secondo il Gruppo, tale contributo sembra costituire un incentivo inadeguato, soprattutto per portare a termine progetti transfrontalieri. Pertanto, il

⁵ Compresa le sezioni nell’Elenco 0 e nell’Elenco 1.

⁶ Questo importo comprende contributi del bilancio della rete transeuropea, del Fondo di coesione e dei Fondi strutturali.

gruppo accoglie con interesse la Comunicazione della Commissione – Sviluppare la rete transeuropea di trasporto: finanziamenti innovativi, interoperabilità del pedaggio⁷.

21. Gli impegni assunti al Consiglio europeo di Essen nonché le raccomandazioni per le nuove priorità effettuate del Gruppo, rischiano di rimanere lettera morta se la Comunità Europea non sblocca nuove risorse finanziarie. In particolare, il Gruppo raccomanda alle autorità di bilancio di considerare positivamente un'adeguata attribuzione dei fondi che eserciti un'effettiva funzione di stimolo e di riservarla alla rete transeuropea di trasporto nelle future prospettive finanziarie, considerato che gli investimenti necessari solo per i progetti prioritari nel periodo 2004-2013, ammontano a 208 miliardi di euro.
22. La fattibilità di altre sezioni nell'asse interessato è pregiudicata dai continui ritardi, soprattutto nei progetti transfrontalieri. Il Gruppo difende quindi l'idea che la Comunità potrebbe svolgere un ruolo più attivo nel finanziamento dei progetti transfrontalieri. La Commissione ha già proposto un emendamento al regolamento finanziario in modo tale da aumentare dal 10% al 20% il contributo del bilancio TEN per alcune sezioni transfrontaliere estremamente importanti. Il gruppo raccomanda di riesaminare tale iniziativa nell'ottica di una prima fase di un sistema che permetta di modulare meglio il tasso degli interventi in funzione dei vantaggi per altri paesi e, più in generale, come una delle possibili soluzioni per incrementare il ruolo svolto dalla Comunità nell'ambito dei progetti transfrontalieri.
23. Il gruppo desidera sottolineare il ruolo cruciale svolto dalla Banca europea per gli investimenti (BEI) attraverso la sua politica di prestiti e suggerisce di sviluppare la capacità di finanziamento della banca attraverso svariate tecniche di ingegneria finanziaria, soprattutto per i progetti transfrontalieri. Inoltre, si ribadisce la necessità che la BEI rafforzi i legami con la Commissione europea.
24. Occorre altresì rafforzare il coordinamento dei progetti e delle risorse finanziarie, soprattutto per la realizzazione di progetti transfrontalieri. I progetti della rete transeuropea, per loro natura, tornano a vantaggio di tutta l'Unione. Di conseguenza, gli Stati membri dovrebbero andare al di là di una mera logica nazionale che ha portato, salvo alcune rare eccezioni, ad escludere finanziamenti destinati a infrastrutture al di fuori del loro territorio.
25. Gli investimenti necessari per realizzare i progetti prioritari raccomandati della rete transeuropea di trasporto, rappresentano in media lo 0,16% del PIL; tuttavia, occorre precisare che si tratta di investimenti produttivi chiave che miglioreranno la potenzialità della crescita economica, daranno un impulso alle dinamiche del mercato interno e contribuiranno allo sviluppo sostenibile e alla coesione territoriale. Alla luce di quanto precede, il Gruppo richiama l'attenzione dei decisori di politica economica sull'incongruità nel lungo termine tra la posta in gioco legata all'esecuzione di questi progetti e le restrizioni che ostacolano finanziamenti pubblici.
26. Infine, considerata l'entità del fabbisogno finanziario, il Gruppo chiede iniziative atte a promuovere le partnership pubblico-private e nel contempo. Bisogna

⁷ COM(2003) 132 def.

introdurre a livello comunitario un adeguato quadro giuridico, in particolar modo per i diritti di concessione e la tariffazione per l'uso delle infrastrutture. Tali partnership devono basarsi anche su una distribuzione dei rischi che risulti accettabile per il settore privato. Sarebbe necessario istituire nuovi meccanismi di garanzia, ad esempio nell'ambito di un fondo comune di rischio, in modo tale da coprire i rischi, *inter alia*, di ritardi ed insuccessi nel completare determinate sezioni che potrebbero ostacolare l'attuabilità di un progetto.

Migliore coordinamento dei progetti

27. Il Gruppo ritiene necessario rafforzare ed istituzionalizzare il coordinamento, non solo da un punto di vista finanziario ma anche operativo, tra gli Stati coinvolti nei progetti su asse unico⁸. Bisogna quindi istituire, sotto gli auspici della Comunità, un gruppo di coordinamento diretto da una personalità riconosciuta ed accettata da tutti gli Stati interessati, allo scopo di stimolare la realizzazione dei progetti sui grandi assi e trovare investitori sia privati che istituzionali. Nel tempo, tali gruppi potrebbero evolversi in strutture comuni di gestione in grado di assicurare il coordinamento dei vari interventi comunitari.
28. La sovrapposizione di procedure nazionali relative alla valutazione degli impatti ambientali e socio-economici di un progetto, si è rivelata inadatta nel caso dei progetti transfrontalieri. Sarebbe necessario sviluppare procedure comuni per condurre indagini transnazionali che vadano oltre i metodi comuni di valutazione. Di conseguenza, il Gruppo suggerisce che per un dato progetto, si possa ricorrere ad un'unica indagine nei diversi Stati interessati facilitando, così, l'applicazione delle recenti regole comunitarie adottate in materia di valutazione dell'impatto ambientale⁹. Tale procedura permetterà, oltre ad una migliore considerazione delle priorità ambientali, una maggiore trasparenza nella scelta delle infrastrutture e nel contempo eviterà l'inutile e costosa sovrapposizione di procedure.

1.3 Predisporre le prossime fasi per la costruzione della rete

29. I progetti prioritari selezionati dal Gruppo sono quelli che contribuiscono maggiormente a promuovere il traffico transnazionale sui grandi assi transeuropei. La procedura di selezione ha permesso di evidenziare diversi grandi assi transeuropei; l'individuazione di assi europei caratterizzati da flussi considerevoli che sono inevitabili per motivi geografici ed economici, permette di classificare in ordine di priorità e di stabilire la concordanza tra i piani nazionali. Il Gruppo chiede quindi, che questa iniziale individuazione sia integrata, in occasione della revisione degli orientamenti, da analisi più dettagliate sui flussi del traffico registrati in una Unione allargata a 27 paesi.
30. La definizione di una rete di base comprendente tali assi, costituirà un indispensabile strumento di lavoro per ulteriori revisioni dell'elenco dei progetti prioritari. Inoltre, il ricorso ad un gruppo di esperti di alto livello designati dai ministri dei Trasporti, ha permesso di individuare nelle grandi linee gli orientamenti per la rete

⁸ Il termine "asse" è usato per evitare confusione con i corridoi paneuropei individuati dalla Conferenza di Creta e di Helsinki sotto gli auspici della Conferenza europea dei ministri dei Trasporti (CEMT).

⁹ Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

transeuropea nonché gli incentivi necessari per svilupparla. Il lavoro svolto da un tale gruppo, costituisce un'importante condizione preliminare per eventuali e consistenti revisioni degli orientamenti comunitari, proprio in virtù delle notevoli dimensioni territoriali e delle implicazioni finanziarie della rete.

31. Per tale motivo, sarebbe opportuno istituire un tale gruppo regolarmente, assicurandosi di sincronizzare questo esercizio con la periodica revisione delle prospettive finanziarie della Comunità, in modo da valutare il progresso registrato nei progetti prioritari, considerare la possibilità di includere nuovi progetti nell'elenco oppure, ove necessario, eliminare dall'elenco alcuni progetti che sono stati bloccati per troppo tempo.
32. Il gruppo suggerisce di lanciare tale esercizio nel 2010.

2. LA POLITICA DELLA RETE TRANSEUROPEA DOPO MAASTRICHT

2.1. I PRIMI SUCCESSI

1. Una rete di trasporto totalmente integrata costituisce una condizione preliminare per una effettiva libertà di movimento sia di merci che di persone e per congiungere aree periferiche, isolate o isole con le regioni centrali. Una rete moderna, collegata e interoperabile consente, grazie a un migliore uso dei trasporti, di accrescere il commercio e la competitività dell'economia europea nel suo complesso. La mancata realizzazione delle necessarie infrastrutture e di un adeguato quadro normativo per un'efficace gestione della rete, renderà incompleti i concetti di mercato interno e di coesione territoriale dell'Unione.
2. Il trattato di Maastricht comprende un titolo per una politica sulle reti transeuropee e ciò ha conferito alla Comunità europea le competenze e gli strumenti necessari allo sviluppo delle reti stesse. In conformità con l'art. 154 del trattato che istituisce la Comunità europea, la stessa contribuisce a stabilire e sviluppare le reti transeuropee nei settori delle infrastrutture per il trasporto, le telecomunicazioni e l'energia; il tutto avviene nell'ottica di contribuire alla realizzazione di un mercato interno nonché di una coesione economica e sociale. Per riuscire in tale intento, occorre innanzitutto sviluppare il collegamento e l'interoperabilità delle reti nazionali.
3. Tali condizioni faranno sì che la rete transeuropea di trasporto possa sostenere lo sviluppo dell'economia dell'Unione europea cosicché le persone, le merci e i servizi dovrebbero poter circolare nel mercato in modo efficace e a costi minimi. Negli ultimi decenni, le infrastrutture di trasporto negli Stati membri hanno ancora seguito una logica troppo interna, con capitali nazionali che rappresentavano i centri nervosi verso cui convergevano i grandi assi di trasporto. Agli inizi degli anni '90 lo sviluppo della rete transeuropea fu considerato una priorità politica come strumento di sostegno per il mercato unico che il 1° gennaio 1993, con l'apertura dei confini interni, è diventato una realtà tangibile.
4. La creazione di tale rete avrebbe costituito uno strumento di integrazione economica, facilitato le comunicazioni, ridotto le distanze e favorito i contatti tra le regioni periferiche e centrali. La rete transeuropea riveste un'importanza cruciale per il normale funzionamento del mercato unico ed è quindi fondamentale per lo sviluppo economico e la coesione sociale.

5. Si è subito dimostrato necessario “schiacciare sull’acceleratore” al fine di promuovere la realizzazione della rete transeuropea di trasporto poiché la sua attuazione accusava una lenta crescita economica che riduceva la disponibilità dei fondi. Nel Libro bianco della Commissione del 1993 sulla crescita, competitività e occupazione fu quindi proposto di redigere un elenco di progetti di interesse comunitario assieme ad una serie di misure atte a mobilitare soggetti pubblici e privati.
6. In tale quadro, il ruolo dell’Unione era quello di eliminare gli ostacoli amministrativi e finanziari che si frapponivano nello sviluppo dei grandi e costosi progetti prioritari, tra cui numerosi progetti transfrontalieri incoraggiando gli investitori privati a intervenire maggiormente nel finanziamento dei progetti. In altre parole, questi progetti venivano realizzati incoraggiando delle *partnership* tra tutte le parti interessate ossia autorità pubbliche, operatori della rete, utenti, istituzioni finanziarie ed industrie. Questo approccio prevedeva lo sviluppo di un piano di azioni per ciascun progetto in una forma tale da fornire il necessario impulso politico volto ad accelerarne la realizzazione e il finanziamento.
7. Sulla base delle proposte della Commissione contenute nel Libro bianco, il Consiglio europeo di Bruxelles del dicembre 1993, ha adottato una serie di importanti decisioni per accelerare la realizzazione delle reti transeuropee (di trasporto, telecomunicazioni e energia). Una di queste decisioni ha istituito un gruppo speciale costituito da rappresentanti di Capi di Stato o di governo, e presieduto da Christophersen. Il mandato del “Gruppo Christophersen” era aiutare il Consiglio ad assolvere ai propri compiti nel campo delle infrastrutture per la rete dei trasporti e dell’energia. L’obiettivo primario del Gruppo era individuare i progetti prioritari che, nell’ottica dei rappresentanti nazionali, erano d’importanza determinante per la creazione delle reti transeuropee di trasporto e dell’energia.
8. Trasporti: il Consiglio europeo, alle riunioni di Corfù nel giugno 1994 e Essen nel dicembre dello stesso anno, ha approvato un elenco di 14 progetti prioritari basati sul rapporto stilato dal “Gruppo Christophersen” invitando gli Stati interessati a prendere tutte le misure necessarie per portare avanti tali progetti accelerando, in particolare, le procedure amministrative, normative e legislative.
9. Successivamente, il 23 luglio 1996, il Parlamento europeo ed il Consiglio hanno adottato la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti della Comunità per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto¹⁰ con un elenco ampliato di progetti di interesse comune.
10. Tale decisione¹¹ ha fissato il 2010 come data obiettivo per completare la rete. Gli orientamenti avevano il compito di incoraggiare gli Stati membri e, se necessario la Comunità, in base alle proprie risorse di bilancio, ad eseguire progetti di comune interesse atti ad assicurare la coerenza, l’interconnessione e l’interoperabilità della rete transeuropea di trasporto nonché l’accesso a tale rete.

¹⁰ GUL 228 del 9.9.1996, pag. 1.

¹¹ La decisione è stata emendata il 22 maggio 2001, allo scopo di includere nei piani i porti dell’entroterra ed i terminali intermodali, nonché di modificare il progetto prioritario n. 8 come richiesto dal Consiglio europeo di Dublino nel dicembre 1996.

11. Gli orientamenti inseriscono in un unico quadro di riferimento i piani e i criteri per ciascun modo di trasporto, il che ha permesso di individuare progetti di interesse comune che potenzialmente presentavano i requisiti necessari per poter beneficiare del bilancio TEN o di altri strumenti strutturali di finanziamento. Inoltre, la decisione includeva nell'allegato III i progetti prioritari adottati dal Consiglio europeo di Essen. **Infatti, ora, i progetti prioritari approvati dal Consiglio europeo di Essen rappresentano solo una parte dei tanti progetti di interesse comune.**

2.2. LA NECESSITÀ DI RIFORMULARE GLI ORIENTAMENTI DELLA COMUNITÀ

1. L'ultimo decennio oltre ad un preoccupante aumento della congestione di traffico nelle aree urbane si è registrato un nuovo fenomeno di congestione sulle grandi arterie della rete transeuropea, con un aumento delle strozzature. I collegamenti mancanti nelle infrastrutture e la mancanza di interoperabilità nell'ambito di specifici modi di trasporto e per i sistemi di trasporto intermodali, aggravano ulteriormente la congestione della rete. Il fenomeno interessa tutti i modi di trasporto: stradale e ferroviario; le ferrovie stesse stimano che, sulla base delle attuali tecnologie, il 20% dei binari costituiscono delle strozzature. Anche il traffico aereo accusa crescenti ritardi. Al contrario, le regioni periferiche soffrono tuttora dell'isolamento dovuto alla mancanza di collegamenti col centro del continente e della congestione che si verifica nelle parti centrali della rete. I paesi periferici dell'Unione europea sono quindi direttamente coinvolti dal deterioramento delle condizioni del traffico nei paesi di transito.
2. Il movimento di merci e persone risulta particolarmente frenato dalla necessità di dover attraversare barriere naturali quali catene di montagne e tratti di mare. Generalmente si pensa alle Alpi e ai Pirenei ma il ghiaccio che copre il nord del Mar Baltico nei mesi invernali, costituisce un altro esempio di barriera naturale che affligge il traffico marittimo nei paesi nordici e baltici. La costruzione di infrastrutture adeguate per attraversare tali zone oppure la messa in servizio di attrezzature particolarmente adatte (quali ad es. i rompighiaccio) risulta indispensabile. Tutto ciò richiederà investimenti colossali che spesso richiederanno l'impegno di vari Stati membri nonché un'ottima collaborazione tra le amministrazioni nazionali.
3. Il fenomeno della congestione o della mancanza di collegamenti per le regioni periferiche, incide sulla competitività delle società aumentandone i costi. Esso ha inoltre un impatto negativo sull'ambiente per effetto dell'eccessivo consumo di carburante e sul benessere dei cittadini a causa dei numerosi effetti secondari del trasporto. Secondo la Commissione i costi esterni della congestione da traffico stradale rappresentano circa lo 0,5% del prodotto interno lordo (PIL) dell'Unione europea.¹²
4. Questa valutazione diventa ancora più allarmante se si considera che la domanda di trasporto continuerà ad aumentare notevolmente in futuro. Quindi, se tra ora e il 2010 non vengono prese le dovute misure per utilizzare in modo più razionale ciascun modo di trasporto, il solo traffico degli autocarri nell'Unione dei 15,

¹² Libro bianco sulla Politica europea dei trasporti.

potrebbe aumentare del 50% rispetto al livello raggiunto nel 1998. Questo fenomeno colpisce gli Stati membri e i paesi in via di adesione dove si osserva un progressivo peggioramento della quota del mercato ferroviario e un conseguente aumento del trasporto su strada di quasi il 20% tra il 1990 e il 1998.

5. Un'efficace politica dei trasporti, ovviamente, non si limita esclusivamente alla costruzione delle infrastrutture per la rete transeuropea di trasporto. Tuttavia, occorre notare che la saturazione di alcune grandi arterie e la mancanza di collegamenti soddisfacenti con le regioni periferiche, sono direttamente dovuti ai ritardi nella realizzazione delle infrastrutture della rete. Come citato dal Libro bianco sulla politica europea dei trasporti¹³, sei anni dopo l'adozione della decisione 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto, sono stati portati a termine appena il 20% dei progetti programmati per il 2010. I ritardi più lunghi riguardano i progetti transfrontalieri e della rete ferroviaria mentre dei 14 progetti adottati dal Consiglio europeo di Essen nel 1994, solo tre sono stati completati e due non sono stati ancora iniziati.
6. Gli attuali piani sulla rete transeuropea derivano soprattutto dalla giustapposizione di piani nazionali. Dopo l'allargamento, questa mancanza di una visione globale comune a livello continentale, porterà inevitabilmente a una dispersione di sforzi e renderà difficile mantenere la coerenza tra le varie iniziative per programmare e realizzare la rete a livello europeo, nazionale e persino regionale.
7. Inoltre, su richiesta degli Stati membri, più della metà della spesa in conto capitale è stata dedicata alle strade. Nel nuovo contesto di sviluppo sostenibile, il Consiglio europeo di Göteborg ha chiesto, nel giugno 2001, di conferire maggiore importanza in futuro allo sviluppo del trasporto ferroviario, marittimo e fluviale. Il Libro bianco della Commissione sulla politica dei trasporti al 2010 ha collocato al centro di una strategia di sviluppo sostenibile, il riequilibrio tra i diversi modi di trasporto.
8. Riequilibrare i modi di trasporto implica anche una promozione più vigorosa del concetto di intermodalità. Occorre collocare ciascun progetto sulla rete transeuropea in una catena di trasporto e trovare la combinazione ottimale degli attuali modi di trasporto, ponendosi come obiettivo quello di migliorare il rendimento complessivo del sistema e, nel contempo, ridurre le conseguenze sull'ambiente. Un progetto riguardante la rete stradale, può, ad esempio, avere conseguenze complessivamente positive sulla riduzione dell'impatto del trasporto sull'ambiente solo se tale progetto migliora il collegamento con la strada ferrata o le vie di navigazione interne. Anziché considerare un progetto in se stesso, occorre combinare le qualità intrinseche di ciascun modo di trasporto a livello europeo.
9. La riformulazione degli attuali orientamenti si rende pertanto essenziale. Come indicato nel Libro bianco per i trasporti, la crescita non equilibrata del traffico e le esigenze dello sviluppo sostenibile, impongono di riequilibrare i diversi modi di trasporto, eliminare le strozzature, realizzare i collegamenti mancanti. Tale sforzo richiede una concorrenza regolamentata tra i vari settori del trasporto, una struttura favorevole al finanziamento delle infrastrutture e che permetta altresì di incanalare meglio gli investimenti nei grandi assi della rete transeuropea.

¹³ COM (2001) 370 - http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html.

10. Occorre utilizzare oculatamente i diversi modi di trasporto, usare la telematica per meglio organizzare viaggi e traffico, collegare in tutte le zone le reti importanti delle autorità nazionali e, infine, migliorare i servizi di trasporti combinando diversi modi di trasporto. Bisogna integrare norme ambientali più rigorose nei progetti per le infrastrutture; considerare gli aspetti territoriali del trasporto, allo scopo di garantire uno sviluppo equilibrato e sostenibile di tutte le regioni europee attraverso una migliore distribuzione dei flussi di traffico. Gli investimenti sono notevoli così come notevoli sono anche gli utili in termini di competitività, occupazione, coesione territoriale, riduzione di esternalità negative a livello sociale ed ambientale.
11. Il 2 ottobre 2001¹⁴ la Commissione ha proposto un primo, limitato tentativo di revisione degli orientamenti della rete transeuropea di trasporto. È necessario sottolineare che, sebbene la proposta della Commissione abbia ottenuto l'approvazione del Parlamento in merito all'elenco dei nuovi progetti prioritari inclusi nell'allegato III¹⁵, essa non ha ancora ottenuto alcun accordo da parte del Consiglio. Tuttavia, in occasione di parecchie riunioni del Consiglio europeo, gli Stati membri hanno rinnovato la loro richiesta di revisione degli orientamenti per la rete di trasporto, ivi inclusi i nuovi progetti prioritari.¹⁶

3. NUOVE INFRASTRUTTURE: CONTRIBUTO ESSENZIALE PER L'ALLARGAMENTO

3.1. INTEGRARE LE RETI DEI NUOVI STATI MEMBRI

1. Riformulare gli attuali orientamenti della rete transeuropea di trasporto è particolarmente necessario con riferimento al più grande allargamento dell'Unione europea. Dieci paesi si uniranno all'Unione europea nel maggio 2004:

¹⁴ COM (2001) 544; GU C 362 del 18.12.2001, pag. 205.

¹⁵ I nuovi progetti prioritari nell'allegato III della proposta erano: Galileo, un collegamento ferroviario ad alta capacità attraverso i Pirenei, una linea ferroviaria mista da Stoccarda a Vienna, il miglioramento del corso del fiume Danubio tra Vilshofen e Straubing, l'interoperabilità della rete ferroviaria ad alta velocità nella penisola iberica, il Fehmarn belt.

¹⁶ I seguenti Consigli europei hanno fatto le dichiarazioni come di seguito:
Göteborg, "invita il Parlamento europeo e il Consiglio ad adottare entro il 2003 gli orientamenti riveduti sulle reti transeuropee dei trasporti sulla base di una futura proposta della Commissione al fine di dare priorità, se del caso, agli investimenti in infrastrutture per i trasporti pubblici e le ferrovie, le acque interne, la navigazione a corto raggio, le operazioni intermodali e l'efficace interconnessione;"
Barcellona, "chiede al Consiglio e al Parlamento europeo di adottare, entro il dicembre 2002, la revisione degli orientamenti e delle norme finanziarie di accompagnamento sulle reti transeuropee di trasporto, compresi nuovi progetti prioritari individuati dalla Commissione, allo scopo di migliorare le condizioni di trasporto con un livello elevato di sicurezza in tutta l'Unione europea e di ridurre le strozzature esistenti in regioni quali, ad esempio, le Alpi, i Pirenei e il Mar Baltico."
Bruxelles, "invita il Consiglio, alla luce delle conclusioni del Consiglio europeo di Barcellona e sulla scorta della relazione del Gruppo Van Miert ad alto livello, a definire le condizioni e gli orientamenti necessari in termini di "connettività", specialmente nella prospettiva dell'allargamento, ai fini di un uso più razionale e di un miglioramento delle infrastrutture esistenti completandone nel contempo (nel corso del prossimo periodo di programmazione) i collegamenti mancanti, riducendo le strozzature in regioni quali le Alpi, i Pirenei, il Massiccio Centrale e il Mar Baltico, in particolare quelli connessi alle barriere naturali transfrontaliere, promuovendo gli investimenti nelle infrastrutture di base attraverso gli strumenti di finanziamento dell'UE disponibili e iniziative congiunte tra pubblico e privato;"

Cipro, Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Slovacchia e Slovenia. La Romania e la Bulgaria dovrebbero aderire all'Unione nel 2007. Tale allargamento evidenzia la necessità di realizzare nuove infrastrutture oppure di potenziare quelle già esistenti lungo i corridoi che si snodano in questi paesi, allo scopo di collegarli efficacemente alla rete transeuropea degli attuali 15 Stati membri. Bisogna anche migliorare i collegamenti fra tali paesi e sviluppare una nuova rete di infrastrutture Est-Ovest e Nord-Sud.

2. Adeguate infrastrutture per il trasporto costituiscono il presupposto essenziale per lo sviluppo economico dei paesi di adesione e per la loro integrazione in un mercato interno su scala continentale, nonché per rafforzare l'accessibilità delle regioni periferiche alle regioni centrali. Non sarà possibile attuare un'effettiva apertura dei confini e una libera e fluida circolazione di beni e persone senza un ammodernamento delle strade, delle ferrovie, degli aeroporti e dei porti di tali paesi.
3. I negoziati di adesione hanno evidenziato la necessità di avviare in questi paesi importanti opere relative ai trasporti: sarà necessario costruire o ammodernare circa 20 000 km di strade e 30 000 km di ferrovia, nonché porti ed aeroporti, per poter soddisfare i criteri e raggiungere gli obiettivi previsti dalla decisione sugli orientamenti per la rete transeuropea, in applicazione negli attuali Stati membri. È possibile stimare gli investimenti da effettuare in tali paesi a circa 100 miliardi di euro, una somma enorme se comparata al loro PIL.
4. Le conferenze paneuropee dei ministri dei Trasporti, tenutesi a Creta nel 1994 e successivamente a Helsinki nel 1997, hanno consentito di individuare una serie di corridoi paneuropei che attraversano i paesi europei centrali ed orientali e che si collegano alla rete dell'Unione europea. Questi corridoi, il cui scopo è assorbire la maggior parte del traffico internazionale, hanno permesso di coordinare gli interventi da parte di diverse autorità, ivi incluse quelle della Comunità che già sostengono attivamente i paesi europei centrali ed orientali attraverso i programmi PHARE e ISPA (Strumento per le politiche strutturali di preadesione).

3.2. INFRASTRUTTURE PER L'ALLARGAMENTO: UN PROBLEMA COMUNE

5. Portare le economie dei paesi di adesione al livello delle economie dei 15 Stati membri richiederà considerevoli investimenti. Inoltre, la crescita economica aumenterà enormemente in questi paesi il fabbisogno di trasporti e infrastrutture. Il ciclo di sviluppo di una efficace rete di trasporto è relativamente lungo per cui bisogna programmare ed avviare sin da ora la realizzazione di servizi su larga scala in modo da consentire lo sviluppo della futura rete transeuropea di trasporto dell'Unione allargata. Inoltre, occorrerà incentivare gli investimenti non effettuati da decenni a causa della divisione dell'Europa in due blocchi.
6. Le conseguenze dell'allargamento sulla rete transeuropea di trasporto non riguarderanno esclusivamente le parti situate nei futuri Stati membri. L'integrazione dei mercati sarà accelerata dall'allargamento e creerà probabilmente nuovi flussi di traffico sulla rete degli attuali Stati membri. Alcuni degli attuali Stati membri periferici, trarranno vantaggio dai nuovi collegamenti intra-UE con le zone centrali, ad esempio attraverso gli Stati baltici o i Balcani orientali. È difficile stimare oggi la portata di questo fenomeno che dipenderà dalle nuove dinamiche dei territori e dalla suddivisione internazionale del lavoro. I cambiamenti avranno ripercussioni dirette

sulle regioni dell'Unione limitrofe ai paesi di adesione, e su alcuni grandi assi come quelli che attraversano le Alpi e i Pirenei. È quindi molto importante mantenere gli impegni assunti negli anni precedenti e realizzare i progetti necessari al completamento della rete transeuropea di trasporto nell'attuale Unione.

4. IL MANDATO ASSEGNATO DALLA COMMISSIONE

4.1. COMPOSIZIONE E MANDATO DEL GRUPPO

1. La vicepresidente della Commissione, Loyola de Palacio, ha deciso, alla fine del 2002, di istituire un Gruppo ad alto livello per assistere la Commissione nella revisione degli orientamenti per la rete transeuropea, possibilmente associando fin dall'inizio i futuri Stati membri a tale esercizio su larga scala.
2. Il Gruppo, istituito sotto la presidenza di Karel van Miert, ex vicepresidente della Commissione preposto ai Trasporti, comprendeva un rappresentante designato dai ministri dei Trasporti di ciascun Stato membro, un rappresentante con funzioni di osservatore di ciascuno dei 12 paesi il cui ingresso nell'Unione europea è previsto per il 2004 o il 2007 e un rappresentante della Banca europea per gli investimenti¹⁷.
3. L'obiettivo principale del Gruppo era individuare, sulla base delle proposte provenienti da ciascun Stato, un numero limitato di progetti prioritari concernenti i grandi corridoi caratterizzati da rilevanti volumi di traffico tra gli Stati dell'Unione allargata. In conformità col mandato del Gruppo, l'elenco dei progetti dovrebbe includere esclusivamente *“le infrastrutture più importanti per il traffico internazionale, tenendo presenti gli obiettivi generali di coesione del continente europeo, riequilibrio modale, interoperabilità e riduzione delle strozzature”*. Inoltre, ogni progetto dovrebbe essere valutato in base alla sua *“conformità con gli obiettivi della politica europea dei trasporti, il valore aggiunto per la Comunità ed il carattere sostenibile dei finanziamenti sino al 2020”*.

4.2. IL PROGRAMMA DI LAVORO

4. Il Gruppo riunitosi 10 volte tra dicembre 2002 e giugno 2003, ha sviluppato una metodologia e dei criteri per la selezione dei progetti prioritari e ha esaminato tutte le proposte di nuovi progetti presentate dagli Stati nonché gli undici progetti non ancora ultimati tra quelli adottati dal Consiglio europeo di Essen nel 1994¹⁸ e sei nuovi progetti individuati nella proposta della Commissione dell'ottobre 2001¹⁹.
5. L'obiettivo del Gruppo in merito ai progetti selezionati dal Consiglio europeo di Essen nel 1994 era di controllare, innanzi tutto, l'impegno assunto dagli Stati interessati a realizzare i progetti entro una scadenza ragionevole e, di conseguenza,

¹⁷ Cfr. elenco dei membri del Gruppo ad alto livello riportato nel cap. 7 del presente rapporto.

¹⁸ Cfr. Allegato III della decisione 1692/96/CE.

¹⁹ Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto; COM(2001) 544, GU 362 del 18.12.2001, pag. 205. Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee; COM(2001) 545, GU C 75 del 26.3.2002, pag. 316.

esaminare l'opportunità di mantenerli nell'elenco dei progetti prioritari. Questa, era anche un'occasione per il Gruppo di aggiornare le informazioni su tali progetti ed individuare le sezioni già portate a termine per concentrare gli sforzi futuri sulle sezioni ancora incomplete. La prospettiva di un allargamento ha conferito una nuova dimensione ad alcuni progetti che occorreva prendere in considerazione. Alcuni 'progetti Essen' sono stati estesi verso l'Est allo scopo di migliorare i collegamenti coi paesi di adesione.

6. L'elenco dei *progetti prioritari* costituisce soltanto una parte dei numerosi progetti della rete transeuropea ma il fatto che siano stati selezionati tra numerosi progetti, conferisce loro un'importanza rilevante. Ottenere il "marchio europeo" permetterà di concentrare e coordinare le risorse finanziarie del bilancio comunitario stanziato per le reti transeuropee, i fondi stanziati dalle autorità statali e/o regionali o locali nonché di attirare gli investitori privati.
7. La definizione di tali priorità consentirà altresì di incanalare i contributi finanziari dei Fondi strutturali e di coesione e costituirà un riferimento per la politica dei prestiti della Banca europea per gli investimenti. Questi progetti presentano un preciso interesse europeo in quanto agevolano gli scambi tra gli Stati dell'Europa allargata; essi miglioreranno inoltre la coesione tra i paesi e promuoveranno un passaggio modale verso la ferrovia e la navigazione interna.
8. L'elenco ristretto dei progetti prioritari stabilito dal Gruppo, include i progetti su larga scala per i quali tutti gli Stati interessati hanno dimostrato sufficiente impegno politico, garantendo l'inizio dei lavori tra ora e il 2010 e il completamento delle infrastrutture entro il 2020.
9. Il gruppo ha anche individuato progetti con un preciso interesse europeo ma per i quali manca ancora un accordo sulla tempistica tra i paesi interessati oppure alcuni tratti del progetto stesso non sono state ancora definiti.
10. Il Gruppo auspica che questo approccio conferisca ai progetti la necessaria importanza atta a facilitare il coordinamento tra i paesi interessati e a condurre, ove necessario, con un intervento finanziario della Comunità europea, gli opportuni studi preliminari volti a mobilitare potenziali investitori.
11. Il Gruppo ha altresì individuato alcuni progetti che contribuiscono positivamente a collegamenti con paesi terzi, nonché una serie di progetti che, sebbene non soddisfino i criteri di selezione necessari per essere inclusi in un elenco di progetti prioritari, sono importanti a livello nazionale o regionale e che potrebbero eventualmente beneficiare di finanziamenti comunitari (Fondo di coesione e/o Fondo europeo di sviluppo regionale).
12. Oltre alla scelta di un numero limitato di progetti prioritari, il Gruppo ha altresì individuato progetti che implicano le cosiddette priorità "orizzontali", ossia contribuiscono a migliorare l'organizzazione e la gestione del traffico. In particolare modo, tutto ciò riguarda progetti volti a promuovere l'interoperabilità e sistemi di gestione del traffico per i vari modi di trasporto.
13. Inoltre, il Gruppo ha esaminato come facilitare e accelerare l'attuazione delle priorità della rete transeuropea. Spesso, portare a termine con successo i grandi progetti della rete transeuropea di trasporto, dipende dal grado di coordinamento che sussiste tra le varie autorità interessate. Questo è, in particolare, il caso dei progetti

transfrontali in cui i processi di avvio e di attuazione risentono generalmente della mancanza di un approccio comune.

14. In tale contesto, il Gruppo ha individuato una serie di misure che la Commissione deve esaminare nei dettagli e nell'ottica di rafforzare la componente finanziaria dei progetti della rete transeuropea. Esempi di approcci che meritano un esame tecnico più approfondito, sono le partnership pubblico-privato e il coordinamento di diverse fonti di investimento.
15. Il Gruppo ha anche raccomandato un metodo, una procedura e un calendario per i futuri aggiornamenti dell'elenco dei progetti prioritari. Tali aggiornamenti implicano l'individuazione di nuovi progetti prioritari nonché il possibile depennamento dall'elenco dei progetti per i quali non si registrano progressi oppure dei progetti la cui redditività e fattibilità risultano indubbe.

5. LA NECESSITÀ DI UN APPROCCIO SELETTIVO

5.1. OSSERVAZIONI GENERALI

5.1.1. Un'offerta di infrastrutture insufficiente e a volte incoerente a livello europeo

1. L'esperienza insegna che il volume del traffico complessivo aumenta sempre, o quasi sempre, più velocemente del PIL e che i flussi interurbani ed in particolare, i flussi su lunghe distanze, registrano una crescita ancora maggiore. L'allargamento accelererà la crescita del traffico, soprattutto per le merci; nel contempo, l'offerta di infrastrutture non risulta adeguata alle effettive necessità a causa, fra l'altro, della mancanza di finanziamenti pubblici e dell'attuale difficoltà di mobilitare fondi privati. Questo divario tra il fabbisogno di trasporto e l'offerta di nuove infrastrutture porterà ad una situazione che avrà conseguenze negative per la competitività dell'economia dell'Unione.
2. La coerenza della rete transeuropea risente delle azioni del passato: in vari Stati membri, lo sviluppo delle reti infrastrutturali dei trasporti, ha seguito soprattutto una logica nazionale dando la priorità allo sviluppo di assi radiali attorno a grandi città, a scapito dell'equilibrio complessivo. L'esperienza insegna che le sezioni transfrontaliere sono quelle che generalmente, su un determinato asse, sono portate a termine per ultime. Inoltre, non tutti gli Stati membri dimostrano lo stesso interesse per i diversi modi di trasporto - alternativi alla strada - con la conseguenza, talvolta, che i progetti per il trasporto merci per canali o tunnel ferroviari riguardano un solo lato del confine.
3. La divisione dell'Europa in due blocchi dopo la seconda guerra mondiale, ha portato ad una diminuzione degli investimenti destinati ai collegamenti non solo tra gli attuali Stati membri e i futuri Stati membri dell'Europa centrale e orientale, ma anche tra gli stessi paesi di adesione.

4. La politica di trasferire una quota della crescita del traffico merci su strada verso le reti ferroviarie, le vie di navigazione interne o le autostrade del mare, si attuerà solo se si concretizzano i progetti per le infrastrutture transfrontaliere e l'interoperabilità su scala europea.
5. La gestione dei progetti di infrastruttura, diventa sempre più complessa al punto che, oggi, la realizzazione di grandi progetti dura 10-15 anni o persino di più come nel caso dei progetti transfrontalieri.
6. Inoltre, l'attuazione dei progetti transfrontalieri è ostacolata da fattori precisi quali diverse agenda a livello politico, l'assenza di un coordinamento delle procedure amministrative ai due lati della frontiera e la difficoltà di concordare un importo sufficiente di contributi pubblici che rendano i progetti di sicuro successo. I decisori politici sono a volte inclini a sacrificare i progetti transfrontalieri a favore di progetti nazionali.
7. Occorre una visione a lungo termine per evitare, come spesso succede oggi, di prendere decisioni a breve termine sul finanziamento delle infrastrutture, a seconda delle priorità politiche del momento. È altresì necessaria una visione comunitaria a livello di Europa allargata, per la programmazione di grandi infrastrutture.

5.1.2. *Lo sviluppo prevedibile del traffico*

8. L'integrazione di 12 nuovi Stati membri prevista entro il 2007, stimolerà notevolmente il commercio di tali paesi. Occorre prevedere che, se l'Europa non decide di compiere sforzi sufficienti a garantire un trasporto modale e la costruzione di nuove infrastrutture, alcune sezioni dell'attuale rete giungeranno ad una completa strozzatura.
9. È quindi difficile fare delle previsioni soprattutto da qui a 20 anni; ciò nonostante, i servizi della Commissione hanno lanciato uno studio mirante a simulare gli scenari di crescita del traffico in un'Europa allargata e ad individuare la strutturazione dei grandi flussi su scala europea²⁰.
10. Sebbene lo studio non sia stato ancora completato, il Gruppo ha beneficiato di alcuni risultati preliminari. Anche nell'ipotesi che siano attuate alcune misure proattive proposte nel Libro bianco sulla politica europea dei trasporti, con una crescita presunta del 60% del PIL e una moderata ripresa economica dei paesi dell'Est, il volume di traffico di merci via terra, registrerebbe un aumento del 68% dal 2000 al 2020 negli attuali Stati membri e del 94% nei futuri Stati membri.

Risultati provvisori

<i>Trasporto merci in miliardi di t/km</i>	<i>Attuali Stati membri</i>			<i>Nuovi Stati membri</i>		
	2000	2020	%	2000	2020	%
Strada	848	1 420	67%	114	268	135%
Ferrovia	220	388	76%	167	273	63%

²⁰ Studio "Scenari, previsioni di traffico e analisi dei corridoi TREN" commissionato dalla DG TREN. Le cifre non considerano il traffico locale.

Navigazione interna	145	226	56%	7	18	157%
Totale	1 213	2 034	68%	288	559	94%

11. Senza voler essere troppo allarmante, il Gruppo attira l'attenzione degli Stati membri e delle Istituzioni comunitarie sull'importanza di assumere oggi, audaci decisioni sia in materia di politica comune dei trasporti che di priorità di investimenti, allo scopo di proteggere la competitività dell'economia europea.

5.1.3. *Le restrizioni ai finanziamenti*

12. Il costo dell'intera rete transeuropea di trasporto, decisa negli orientamenti del 1996 e nei trattati dell'adesione del 2002, è stimato a quasi 500 miliardi di euro²¹ per tutti i progetti che inizialmente avrebbero dovuto essere completati entro il 2010, inclusi 112 miliardi di euro che devono ancora essere investiti nei progetti prioritari decisi dal Consiglio europeo di Essen. Il lavoro del Gruppo ha dimostrato che occorre prendere in considerazione nuove ed ulteriori esigenze, non ancora individuate negli orientamenti, per un arco di tempo sino al 2020. Se si aggiunge ciò che occorre completare per portare a termine gli impegni del passato e queste nuove necessità, l'importo totale stimato ammonta a quasi più di 600 miliardi di euro sino al 2020.
13. Gli Stati membri che negli anni '80 investivano in media l'1,5 % del PIL in infrastrutture di trasporto, oggi investono meno dell'1%²². I paesi di adesione attualmente investono quasi l'1,5% del loro PIL e sembra molto improbabile che essi possano aumentare significativamente tale livello senza sostegno esterno. Soltanto una piccola parte di questi investimenti è in realtà dedicata alle infrastrutture per la rete transeuropea di trasporto, poiché la gran parte degli investimenti sono assegnati dagli Stati membri ad altri progetti di trasporto urbano, regionale e nazionale. Recenti stime²³ evidenziano che dal 1996 gli investimenti totali nella rete transeuropea di trasporto nell'UE dei 27 ammontano a meno di 30 miliardi di euro l'anno. Di questo passo, saranno necessari più di 20 anni per completare la rete.

5.1.4. *La necessità di maggiore concentrazione, selettività e coordinamento*

14. Le restrizioni riguardanti i finanziamenti pubblici richiedono inevitabilmente, un alto grado di selettività nell'individuazione di nuovi progetti prioritari di interesse comune. Bisogna concentrare maggiormente gli sforzi sulla base di programmi comuni nonché ottimizzare la redditività delle nuove infrastrutture assicurando uno sviluppo coordinato a livello europeo. L'efficacia e il valore aggiunto delle azioni della Comunità devono essere integrati, in modo selettivo, da sostegni finanziari comunitari.

²¹ Prezzi del 2003, esclusi i sistemi d'informazione e di gestione del traffico e, in parte, aeroporti e porti.

²² Incluse le infrastrutture per il trasporto della rete transeuropea ed altre, CEMT, "Investimenti nelle infrastrutture per i trasporti 1985-1995".

²³ Studio TEN-Invest commissionato dalla DG TREN, esclusi i sistemi d'informazione e di gestione del traffico.

5.2. CRITERI E METODI DI VALUTAZIONE DEI PROGETTI

5.2.1. Fare il punto dei progressi e dei ritardi negli attuali progetti prioritari

1. Pur constatando i progressi registrati in vari progetti prioritari (*cfr.* Capitolo 6.1), il Gruppo ha tuttavia dovuto esaminare i motivi che hanno causato ritardi nei progetti prioritari che non saranno completati entro il 2010. Alcuni ritardi sono inerenti alla gestione dei progetti di infrastruttura quali:
 - la mancanza di studi ad uno stadio avanzato all’atto della decisione di costruire le infrastrutture;
 - l’esistenza di restrizioni ambientali, quale il trovarsi in una zona NATURA 2000, ad esempio;
 - rischi legali che derivano dalla “sindrome *NIMBY*” (*not in my backyard*-non nel mio cortile). Le decisioni degli Stati membri di costruire grandi infrastrutture sono con crescente frequenza rimesse in causa da tribunali locali.
2. Occorre inoltre ricordare che i maggiori ritardi si registrano in generale, nei progetti o nelle sezioni transfrontaliere. La natura transfrontaliera di tali progetti li espone ad ulteriori cause di ritardo:
 - innanzitutto, a volte sussiste la difficoltà per gli Stati membri di accordarsi su un determinato asse, come nel caso della ferrovia ad alta capacità che attraversa i Pirenei;
 - secondo, è particolarmente difficile decidere chi dovrà pagare poiché di solito i vantaggi non sono proporzionali ai costi sostenuti in ciascuna regione o paese interessato dal progetto (ad esempio, è il caso del progetto prioritario n. 1 dell’elenco di Essen riguardante il tunnel del Brennero);
 - terzo, al contrario dei progetti nazionali, i progetti transfrontalieri sono oggetto dell’attenzione dei decisori politici i quali cercano di trarre vantaggio dal pretesto che l’altro Stato membro è, o presumibilmente sarà, in ritardo;
 - infine, i progetti transfrontalieri risentono delle diverse procedure prescritte nei vari Stati membri per ottenere le autorizzazioni necessarie a costruire le infrastrutture in questione. Analogamente, è più difficile stilare un contratto di gestione per le sezioni transfrontaliere.
3. I ritardi registrati nei progetti transfrontalieri evidenziano una certa debolezza del metodo intergovernativo sinora utilizzato dagli Stati membri:
 - gli Stati membri non direttamente interessati a un dato progetto ma che hanno un interesse nella sua realizzazione in quanto costituirebbe un mezzo di collegamento alla rete, non sono convocati agli incontri bilaterali;
 - la Comunità non è rappresentata alle riunioni “intergovernative” tra gli Stati membri sebbene siano trattate questioni di interesse comune e la Comunità contribuisca talvolta con sostanziali finanziamenti provenienti dal Fondo di coesione, dal FESR o dal bilancio TEN;

- i ritardi nei tempi di costruzione, non comportano ‘penalità’ addebitabili allo Stato in questione, sebbene tali ritardi spesso causino ingenti costi finanziari a un altro Stato membro che invece ha realizzato la propria sezione nei tempi previsti ma non riesce a rendere tale sezione redditizia senza un’estensione dell’infrastruttura oltre i propri confini.

5.2.2. *La necessità di rispettare criteri rigorosi*

4. Esaminando i vari progetti prioritari selezionati dal Gruppo Christophersen, si può avere l’impressione che non siano pienamente coerenti. Questa relativa ed occasionale mancanza di coerenza può essere riconducibile al metodo e alle regole modalità inerenti a questo tipo di esercizio. Alcuni progetti di Essen riflettono un desiderio di programmazione nazionale che non rivela una forte sinergia col resto della rete transeuropea; altri assumono l’aspetto di pacchetti contenenti disparati progetti. Tuttavia, i progetti prioritari svolgono un ruolo importante per completare i grandi assi transeuropei la cui utilità e valore aggiunto per l’Europa, sono innegabili a livello comunitario. L’attuale Gruppo ha cercato di evitare tali difficoltà, seguendo due principi:

- fare ricorso ad una metodologia rigorosa e trasparente nella scelta dei progetti prioritari;
- tenere presente il concetto di grandi assi transeuropei - come il corridoio paneuropeo sviluppato alle conferenze paneuropee sulle infrastrutture per i trasporti tra i paesi dell’Europa centrale e dell’Europa dell’Est - onde situare i progetti prioritari in un contesto generale e di coerenza gerarchica con la rete transeuropea.

5. Il Gruppo ha elaborato metodologie e criteri trasparenti per selezionare fra i progetti candidati quelli che, da una prospettiva europea, possono svolgere un ruolo chiave.

5.2.2.1 Un metodo bifase

6. Il lavoro del Gruppo si è svolto in due fasi: dapprima si è operata una preselezione dei progetti degni di essere esaminati nei dettagli, eliminando i progetti che non soddisfacevano uno dei seguenti criteri:

- progetti situati su un grande asse transeuropeo importante per il mercato interno dell’Europa allargata, in particolare progetti che attraversano barriere naturali, risolvono problemi di congestione o corrispondono a collegamenti mancanti;
- progetti con una dimensione europea che raggiungono una soglia di 500 miliardi di euro per le infrastrutture;
- progetti aventi le seguenti caratteristiche: potenziale redditività economica, vantaggi socioeconomici (ad es. sociali ed ambientali); preciso impegno da parte degli Stati membri interessati ad eseguire le necessarie valutazioni sull’impatto, nell’ottica di completare il progetto nei tempi stabiliti.

7. In una seconda fase del lavoro il Gruppo ha selezionato i progetti prioritari con riferimento ai tre seguenti criteri qualitativi:

- Il valore aggiunto europeo del progetto, in termini di importanza nel facilitare gli scambi tra gli Stati membri, migliorando ad esempio, i collegamenti e l'interoperabilità tra le reti nazionali.
- Il rafforzamento della coesione, tramite l'inclusione dei futuri Stati membri in un'Europa allargata oppure il collegamento delle principali zone periferiche e delle regioni meno sviluppate al resto dell'Europa.
- Il contributo allo sviluppo sostenibile del trasporto nell'affrontare i problemi di sicurezza e tutela ambientale e promuovere il trasporto modale.

5.2.2.2 La preselezione

8. Il primo criterio preselettivo, in relazione ai futuri Stati membri, si riferisce ai corridoi paneuropei di cui al Capitolo 4 del presente rapporto. I grandi assi transeuropei che avrebbero dovuto costituire il quadro di una vera rete transeuropea centrale per gli attuali Stati membri, non sono stati mai formalmente individuati ed elencati. Per questo motivo, gli Stati membri sono stati invitati ad indicare per ciascuna delle loro proposte, su quale grande asse transeuropeo si collocava il progetto in questione. Tale approccio ha reso possibili scambi molto costruttivi e informazioni su come i vari membri del Gruppo consideravano questi grandi assi transeuropei.
9. Il secondo criterio preselettivo relativo al tetto massimo per i finanziamenti, aveva il compito di escludere i progetti la cui portata era chiaramente al di sotto di quella prevista per l'esercizio svolto.
10. Infine, il terzo criterio preselettivo era considerato di importanza cruciale per escludere i progetti non sufficientemente maturi o per i quali gli Stati non erano pronti ad impegnarsi.

5.2.2.3 La valutazione dei progetti preselezionati

11. Il primo criterio di valutazione relativo al valore aggiunto europeo è, senza dubbio, il più importante. Il criterio si misura per quote di traffico intracomunitario (ad esempio, per almeno due Stati membri), in termini percentuali del traffico totale sulle sezioni interessate, oppure in base all'aumento delle capacità nette sull'asse interessato, o in base al numero e alla lunghezza delle reti che diventano interoperabili.
12. Il secondo criterio di valutazione relativo al contributo del progetto alla coesione, segue direttamente le disposizioni dell'articolo 154, paragrafo 2 del trattato CE. Tale criterio rispecchia la popolazione di una regione 'isolata' collegata dalle infrastrutture in questione, la quantità di ore risparmiate per le regioni periferiche, i costi risparmiati per il trasporto delle merci.
13. Infine, il terzo criterio di valutazione riflette una delle principali questioni trattate nel Libro bianco sulla politica dei trasporti, ossia rendere il trasporto maggiormente compatibile con lo sviluppo sostenibile. Tale obiettivo deve misurarsi con il numero di passeggeri-chilometro o tonnellate-chilometro che vengono trasferiti verso modi di trasporto più 'sostenibili', quali la ferrovia o la navigazione interna.

5.2.2.4 Raffronto con l'approccio adottato dal Gruppo Christophersen

14. Il Gruppo Christophersen concepì un elenco di criteri selettivi quali:
 - (i) i progetti dovevano presentare un interesse comune in conformità coi criteri nel frattempo stabiliti negli orientamenti comunitari per lo sviluppo di una rete di trasporto transeuropea;
 - (ii) dovevano avere una dimensione notevole e occorreva tenere presente il tipo di progetto e la relativa dimensione degli Stati membri direttamente interessati;
 - (iii) dovevano superare il test di redditività economica, ivi inclusi i miglioramenti di competitività e le prestazioni tecnologiche dell'Unione;
 - (iv) dovevano permettere la possibilità di ricevere finanziamenti privati;
 - (v) dovevano presentare un grado di maturità tale da poter essere portati a termine celermente;
 - (vi) dovevano evitare i finanziamenti pubblici per le infrastrutture che avrebbero portato a distorsioni della concorrenza, contrarie all'interesse comune;
 - (vii) e dovevano rispettare la legislazione comunitaria, in particolar modo in materia di tutela ambientale.
15. Il Gruppo adottò gran parte di tali criteri selettivi, poiché gli altri criteri avrebbero dovuto essere soddisfatti in ogni modo e aggiunte altri criteri per meglio esprimere il maggiore valore europeo e riflettere nuovi importanti obiettivi di politica quale lo sviluppo sostenibile. Il carattere innovativo del Gruppo consisteva nell'aver introdotto anticipatamente criteri valutativi su cui basare l'inclusione o l'esclusione di un progetto dall'elenco dei progetti prioritari. I criteri di valutazione non sono strumenti empirici; essi costituiscono soprattutto, un riferimento metodologico che agevola il lavoro del Gruppo e giustifica determinate decisioni.
16. Il Gruppo Christophersen aveva selezionato 14 progetti prioritari su un elenco di 34 progetti. L'attuale Gruppo ha dovuto esaminare più di cento progetti e scegliere, alla fine, solo 19 progetti inclusi nell'elenco dei progetti prioritari.
17. Per questo il motivo il Gruppo ha dovuto adottare un approccio estremamente selettivo, accettando solo i progetti il cui contributo complessivo agli obiettivi dei tre criteri di valutazione era superiore alla media. Il fatto che un progetto non sia considerato prioritario, non vuol dire che esso non rivesta importanza per la Comunità.
18. L'elenco dei progetti prioritari evolve nel tempo e il Gruppo si impegna a raccomandare che alcuni progetti esclusi siano presi in considerazione nell'ambito di altri fondi comunitari.
19. È in quest'ottica che il Gruppo ha deciso i vari elenchi di progetti.

6. RACCOMANDAZIONI DEL GRUPPO

1. Le raccomandazioni del Gruppo vanno oltre un rigoroso quadro limitato alle infrastrutture fisiche. Gestione della domanda, politiche attive sull'intermodalità e investimenti mirati e coordinati sui grandi assi transeuropei, sono soltanto sfaccettature dello stesso problema, allo scopo di assicurare lo sviluppo del trasporto sostenibile a livello dell'Unione europea allargata.
2. Oltre alla necessità di realizzare numerosi collegamenti strategici mancanti, è essenziale un uso più efficace dell'attuale rete. Bisogna sfruttare le potenzialità del trasporto marittimo sugli assi intracomunitari tramite un'innovativa collaborazione tra le autorità pubbliche ed il settore privato, per avviare vere e proprie 'autostrade del mare'. Sarà altresì necessario operare un'organizzazione del traffico per poter distribuire le capacità della ferrovia fra treni merci e treni passeggeri, gestire la capacità degli aeroporti e dello spazio aereo, ottimizzare la segnaletica ferroviaria e infine, gestire il traffico in un modo più integrato.
3. Considerate le restrizioni di bilancio e le modifiche che interverranno a livello della rete transeuropea in seguito all'allargamento, sarà necessario adottare un approccio più coerente nella programmazione delle infrastrutture a livello europeo e nazionale. Individuare i grandi assi multimodali che assorbono i flussi di traffico intracomunitario, è un presupposto essenziale per organizzare un efficace coordinamento delle diverse autorità pubbliche ed industriali, e concentrare gli sforzi onde promuovere il passaggio ad un trasporto ferroviario e di navigazione che sia in grado di competere con il trasporto su strada, soprattutto per i servizi a lunga distanza.
4. Accettare i progetti prioritari individuati dal Gruppo, richiederà ingenti finanziamenti pubblici. Saranno necessari anche ulteriori sforzi per adeguare il quadro giuridico e della politica per i trasporti, in modo tale che sia possibile una maggiore partecipazione del capitale privato e un uso più efficace delle infrastrutture nel loro complesso.
5. Il Gruppo sottolinea la necessità di monitorare regolarmente l'attuazione di tali priorità a livello comunitario e di prevedere un ulteriore riesame da effettuarsi entro il 2010.

6.1. REALIZZARE I PROGETTI PRIORITARI

6. Il Gruppo ha individuato una serie di nuove priorità ed altri importanti progetti ritenuti cruciali per agevolare gli scambi transnazionali in un unico mercato interno e promuovere un'intermodalità che porti ad un 'riequilibrio' del territorio dell'Unione allargata.
7. C'è ancora molto da imparare dal passato e dai ritardi registrati nei progetti di Essen; il Gruppo ha innanzitutto valutato la situazione dei progressi registrati negli attuali progetti di Essen (Elenco 0).
8. Dopo aver esaminato 100 progetti, 24 delegazioni hanno approvato una serie di nuovi progetti prioritari, raggruppati in modo sintetico nel presente rapporto, in base alla loro appartenenza ad un certo numero di grandi assi di traffico a livello dell'Europa ampliata. Il rapporto non ha incontrato l'approvazione di Belgio e Lussemburgo poiché il potenziamento del collegamento ferroviario tra Bruxelles

e Lussemburgo non era contemplato nell'Elenco 1. Anche la Grecia ha dimostrato il proprio disappunto in quanto avrebbe voluto includere il corridoio intermodale Ionio/Adriatico nell'Elenco 1 anziché nell'Elenco 3.

9. Le nuove priorità incluse nell'Elenco 1 sono state chiaramente definite verificando che avessero un notevole valore aggiunto europeo e presentassero realistiche opportunità di finanziamenti e di inizio puntuale dei lavori. Nei nuovi progetti prioritari sono stati inseriti importanti sezioni di sei progetti di Essen²⁴.
10. I progetti individuati nell'Elenco 2 presentano un valore aggiunto europeo particolarmente alto e meritano particolare attenzione, sebbene a lungo termine. Senza voler giudicare prematuramente la portata degli strumenti finanziari comunitari nel futuro, il Gruppo ha anche individuato un elenco di progetti importanti per la coesione territoriale che potrebbero contribuire alla coesione economica e sociale (Elenco 3).
11. Non si può escludere che sorgeranno altre esigenze da ora alla prossima revisione dell'elenco dei progetti prioritari e che sarà necessario riesaminare alcuni progetti individuati nel presente rapporto (cfr. Capitolo 6.7).
12. È consigliabile effettuare una distinzione tra queste priorità e l'ammissibilità ai finanziamenti comunitari. L'ammissibilità è strettamente legata allo strumento finanziario e deve essere considerata caso per caso (cfr. anche Capitolo 6.6). Gli altri progetti non inclusi nel presente rapporto non sono meno importanti ma occorre fare delle scelte. Inoltre, un certo numero di altri progetti non presentavano né il livello necessario né il ruolo strategico per la Comunità, atti a sviluppare il commercio transnazionale, a contribuire notevolmente alla coesione territoriale e alla concentrazione del traffico su altri modi di trasporto più ecologici.

6.1.1. Progetti prioritari in fase di completamento (Elenco 0)

13. Alcuni progetti prioritari adottati dai Consigli europei di Essen e Dublino sono in fase di completamento. La loro attuazione è prevista, nella maggior parte dei casi, prima del 2007. **Il Gruppo nota il progresso raggiunto e raccomanda la continuazione dei lavori di tali progetti prioritari secondo il calendario.**
14. Il Gruppo conferma il loro carattere prioritario. Prende atto che alcune importanti sezioni di tali progetti non saranno ultimate entro il 2007 e che, di conseguenza, **è consigliabile mantenere i finanziamenti comunitari nella prossima prospettiva comunitaria di bilancio.** La Tabella 1 di seguito riportata, presenta i progetti che saranno totalmente completati entro il 2007.

Tabella 1: Progetti completamente finiti nel 2007

<i>Progetti o sezioni di progetti completati nel 2007</i>	<i>Data d'inizio delle operazioni</i>
PP2 Treno ad alta velocità Parigi-Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra ²⁵	2007

²⁴ Precedenti Progetti prioritari di Essen N° 1, 3, 4, 6, 8, 12 (cfr. tabella 2, capitolo 6.1.1).

²⁵ Le due principali stazioni TAV dei Paesi Bassi ossia Rotterdam e Amsterdam necessitano di ulteriori finanziamenti oltre quelli già previsti nel progetto dell'Elenco di Essen.

PP5 Linea Betuwe	2007
PP 9 Linea ferroviaria Cork-Dublino-Belfast-Stranraer ²⁶	2001
PP 10 Aeroporto di Malpensa (ultimato)	2001
PP11 Linea fissa Öresund (ultimata)	2000

15. Anche altri progetti stanno per essere portati a termine; molte sezioni saranno ultimate entro la scadenza stabilita inizialmente ossia il 2010. Il progresso registrato dagli Stati interessati è degno di nota (tabella 2).

Tabella 2: Progetti di cui molte sezioni saranno completate entro il 2010

<i>Progetti o sezioni completati prima del 2010</i>	<i>Data d'inizio dell'operazione</i>
PP1 Berlino-Verona	
- Norinberga-Monaco	2006
- Kufstein-Innsbruck	2009
PP3 TGV Sud	
- Madrid-Barcellona	2005
- Barcellona-Figueras-Perpignan	2008
- Madrid-Vitoria-Hendaya	2010
PP 4 TGV Est	
- Parigi-Baudrecourt	2007
- Metz-Lussemburgo	2007
- Saarbrücken-Mannheim	2007
PP 6 Lione-Torino-Trieste	
- Torino-Venezia	2010
PP7 Autostrade greche	
- Via Egnatia	2006
- Pathe	2008
PP 8 Collegamento multimodale Portogallo/Spagna resto d'Europa	2010
- Linea ferroviaria Coruña-Lisbona-Sines	2010
- Linea ferroviaria Lisbona-Valladolid	2004
- Linea ferroviaria Lisbona-Faro	2003
- Strada Coruña-Lisbona	2010
- Strada Lisbona-Valladolid	2001
- Strada Siviglia-Lisbona	
PP12 Triangolo nordico	
- Progetti stradali e ferroviari in Svezia ²⁷	
- Collegamento stradale Helsinki-Turku	2010
- Linea ferroviaria Kerava-Lahti	2006
PP13 Collegamento stradale GB/IRL/Benelux	2010
PP14 Linea principale della costa ovest	2007

16. Il Gruppo osserva, comunque, che il livello di progresso dei vari progetti di Essen non è lo stesso. **Le sezioni che rientrano nelle reti nazionali hanno registrato**

²⁶ Nel 2003 è stato deciso un nuovo ulteriore potenziamento di capacità della linea che è incluso nell'Elenco 1 come progetto a parte.

²⁷ Solo alcune sezioni stradali e ferroviarie minori dovranno essere completate tra il 2010 e il 2015.

maggiori progressi rispetto alle sezioni transfrontaliere le quali, in linea generale e fatta eccezione per il ponte di Öresund, hanno registrato maggiori ritardi. Di conseguenza, sezioni essenziali di tali progetti, non saranno portati a termine prima del 2010²⁸.

17. Per il progetto n. 4 (Linea principale della costa ovest), il Gruppo accoglie l'impegno della Gran Bretagna di voler completare l'ERMTS prima del 2015.

6.1.2. Progetti prioritari da iniziare prima del 2010 (Elenco 1)

18. Sulla base delle proposte degli Stati membri, dei paesi in via di adesione e dalla Commissione, il gruppo ha individuato una serie di progetti che presentano un notevole valore aggiunto europeo. **I paesi interessati si sono fermamente impegnati ad iniziare i lavori su tutte le sezioni di ciascuno dei progetti al più tardi nel 2010 in modo da renderli operativi almeno nel 2020.**
19. Il Gruppo ritiene che essi rappresentano i progetti prioritari per il periodo 2007-2020; di conseguenza, dovrebbero essere considerati tali anche nei futuri orientamenti sulla rete transeuropea di trasporto, senza tuttavia, pregiudicare successive revisioni (cfr. Capitolo 6.6 del presente rapporto).
20. La maggior parte di questi progetti prevede la costruzione di nuove infrastrutture ferroviarie, fluviali o stradali. La geografia dei flussi del trasporto in Europa e gli sviluppi tecnologici nel settore dei trasporti, in particolare nelle ferrovie, impongono di andare oltre il concetto tradizionale di infrastruttura. Sono stati proposti anche progetti per lo sviluppo delle autostrade del mare che permetteranno di attraversare o aggirare barriere naturali quali le Alpi, i Pirenei ed il Mare Baltico. Sono stati adottati anche progetti tecnologici che mirano a migliorare l'interoperabilità della rete ferroviaria nonché la gestione del trasporto nel complesso, quale il progetto Galileo.
21. Per alcuni progetti l'elenco riporta le condizioni da soddisfare prima di una determinata data. Il Gruppo ritiene che se tali condizioni non sono soddisfatte dopo un certo periodo di tempo, sarà opportuno trasferire i progetti interessati all'Elenco 2 (progetti prioritari a più lungo termine).
22. Il Gruppo raccomanda che le autorità dei paesi interessati nonché diverse istituzioni comunitarie diano, soprattutto nelle decisioni in materia di investimenti e finanziamenti, una effettiva priorità all'esecuzione di questi progetti nell'ambito di un quadro coordinato.
23. I progetti prioritari e le rispettive sezioni sono indicati qui di seguito (la data di completamento delle sezioni è indicata tra parentesi).

1. Galileo (2008)

Secondo il Gruppo tale progetto ha un'enorme importanza strategica poiché doterà l'Unione europea di un proprio sistema autonomo di radionavigazione. Il lancio di una costellazione di 30 satelliti che copriranno il mondo, dotati di trasmettitori terrestri

²⁸ Alcune di queste sezioni richiedono ancora importanti lavori e sono incluse nell'Elenco 1 a causa del loro fondamentale interesse europeo.

garantirà la fornitura di servizi a livello universale e costituirà uno strumento essenziale per molti settori, soprattutto per i trasporti. Migliorerà inoltre l'efficacia e la sicurezza in tutti i modi di trasporto e costituirà una solida base tecnica per determinare la posizione e identificare veicoli, treni, navi ed aeromobili.

2. *Eliminare le strozzature nella linea Reno-Meno-Danubio*²⁹

- Reno-Mosa (2019) con la chiusa di Lanaye come sezione transfrontaliera
- Vilshofen – Straubing (2013)
- Vienna – Bratislava (2015) sezione transfrontaliera
- Palkovicovo-Mohacs (2014)
- Strozzature in Romania e Bulgaria (2011)

Il Gruppo ritiene che la sezione Vilshofen-Straubing costituisce una grande strozzatura sulla linea Reno-Meno-Danubio e sottolinea che il suo potenziamento dovrebbe garantire una profondità di pescaggio di almeno 2,50 metri durante tutte le stagioni, e dovrebbe permettere di sviluppare trasporti per navigazione interna affidabili e a lunga distanza, nel pieno rispetto dell'ambiente, dal Mare del Nord al Mare Nero. Comunque, il Gruppo osserva che l'opzione tecnica scelta dalla Germania per la sezione Vilshofen-Straubing non assicura tale livello di navigabilità durante tutto l'anno.

3. *Autostrade del Mare*³⁰

- Autostrada del Mare Baltico (collega gli Stati membri del Mare Baltico con gli Stati membri centrali ed occidentali)
- Autostrada del Mare dell'Europa occidentale (parte dalla penisola iberica sino al Mare del Nord e al Mare d'Irlanda attraverso l'Arco atlantico)
- Autostrada del Mare dell'Europa Sud-Est (collega il Mare Adriatico al Mar Ionio e al Mediterraneo orientale sino ad includere Cipro)
- Autostrada del Mare dell'Europa Sud-Ovest (Mediterraneo occidentale) collega Spagna, Francia, Italia e Malta nonché l'Autostrada del Mare dell'Europa Sud-Est³¹.

Si dovranno presentare alla Commissione proposte per sviluppare tali autostrade del mare da parte di almeno due Stati membri e soprattutto si dovranno rispettare determinate condizioni (cfr. Capitolo 6.2). Per l'autostrada del Mar Baltico, un gruppo di lavoro congiunto dei paesi interessati ha già concordato alcune proposte transnazionali (ad es., rompighiaccio, rimorchio e tracciatura di navi da carico). Il Gruppo accoglie di buon grado anche le iniziative di Grecia e Italia per preparare proposte inerenti l'Autostrada del Mare del Sud-Est europeo.

4. *Linea ferroviaria mista Lione-Trieste/Koper-Lubiana-Budapest*³²

²⁹ Una parte di questi progetti rientra nel Corridoio paneuropeo VII.

³⁰ Progetti da sottoporre alla valutazione della Commissione in una fase successiva.

³¹ Anche verso il Mar Nero.

- Lione-St Jean de Maurienne (2015)
- Tunnel del Monte Cenisio (2015/2017), sezione transfrontaliera
- Bussoleno-Torino (2011)
- Venezia-Trieste/Koper-Divaca (2015)
- Lubiana-Budapest (2015)

Il Gruppo classifica le prime tre sezioni nell'Elenco 1 a condizione che il tunnel sotto il Monte Cenisio, la sezione transfrontaliera più critica, sia completato nell'arco di tempo 2015/2017. Invita i paesi interessati a rispettare i propri impegni entro la scadenza stabilita. L'economia di queste sezioni dipende da un fermo impegno dei paesi interessati a promuovere una politica dei trasporti favorevole all'intermodalità nello spirito della Convenzione alpina. L'idea di nuove capacità stradali sugli assi competitivi, anche a breve e medio termine, non è compatibile con questo progetto. Un approccio coerente in merito alla tariffazione delle infrastrutture è inoltre necessario.

5. *Linea ferroviaria mista Berlino-Verona –Napoli/Milano-Bologna*

- Halle/Leipzig-Norinberga (2015)
- Monaco-Kufstein (2015³³)
- Tunnel del Brennero (2015), sezione transfrontaliera
- Verona-Napoli (2007)
- Milano-Bologna (2006)

Il Gruppo classifica questo progetto nell'Elenco 1 a condizione che le sezioni transfrontaliere, in particolare il tunnel del Brennero, siano completate entro il 2015 e invita i paesi interessati a rispettare i propri impegni per portare a termine queste sezioni entro la scadenza concordata. Come il precedente progetto, l'economia del tunnel del Brennero e i relativi collegamenti di accesso, dipende da un fermo impegno dei paesi interessati a promuovere una politica di trasporto favorevole all'intermodalità nello spirito della Convenzione alpina. L'idea di nuove capacità stradali sugli assi competitivi, anche a breve e medio termine, non è compatibile con questo progetto. È inoltre necessario un approccio coerente riguardo alla tariffazione delle infrastrutture.

6. *Linea ferroviaria mista confine greco/ bulgaro – Sofia – Budapest - Vienna - Praga-Norinberga*³⁴

- Confine greco/bulgaro–Kulata-Sofia-Vidin/Calafat-(Craiova) (2015)³⁵
- Curtici–Brasov–(verso Bucarest e Costanza) (2010)

³² Parti di questo progetto sono registrate nel Corridoio paneuropeo V.

³³ Dipende dal completamento del tunnel del Brennero.

³⁴ Alcune parti di questo progetto rientrano nel Corridoio paneuropeo IV.

³⁵ La sezione Vidin/Calafat sino a Craiova è oggetto di ulteriori discussioni con la Commissione.

- Budapest-Vienna (2010), sezione transfrontaliera
- Brno-Praga-Norinberga (2010), con la sezione transfrontaliera Norinberga-Praga.

L'interoperabilità di questa linea su un grande asse ferroviario, incluso un ramo che collega il Mar Nero al centro dell'Europa, deve essere assicurata applicando le specifiche tecniche della Comunità.

7. Linee ferroviarie ad alta velocità, Sud-Ovest

- Lisbona/Porto - Madrid (2011)
- Perpignan - Montpellier (2015)
- Montpellier - Nîmes (2010)
- IrúDax - Bordeaux (2020)
- Bordeaux - Tours (2015)

Il Gruppo sottolinea l'importanza delle sezioni che attraversano la barriera naturale dei Pirenei che costituisce un freno allo sviluppo economico (cfr. anche il Capitolo 6.1.3). Si deve rilasciare quanto prima una concessione per la sezione Figueras e Perpignan (nell'Elenco 0) sul lato mediterraneo, seguita dalla sezione tra Perpignan e Nîmes. Sul lato atlantico, il Gruppo ricorda gli impegni presentati al Consiglio europeo di Essen per lo sviluppo di un collegamento ad alta velocità che sfortunatamente non sarà completato prima del 2020. Suggerisce di assicurare un uso misto (merci/passeggeri) di tale corridoio ferroviario e di accrescere la capacità per il traffico di merci nel breve e medio termine. Riguardo al nuovo collegamento tra Lisbona/Porto e Madrid, il Gruppo propone di classificarlo nell'Elenco 1, a condizione che Spagna e Portogallo prendano una decisione prima che siano adottati i nuovi orientamenti TEN-T, soprattutto per le sezioni transfrontaliere del progetto.

8. Linea ferroviaria mista Gdansk-Varsavia-Brno/Zilina³⁶

- Gdansk-Varsavia-Katovice (2015)
- Katowice-Brno-Breclav/Zilina-Nove Mesto n.V.(2010)

Secondo il Gruppo l'attuazione di questo progetto, insieme al progetto n. 18, lungo un nuovo asse Nord-Sud a partire dal Mar Baltico, costituisce un'opportunità per fornire un'alternativa a lungo termine, all'attuale asse ormai saturo Nord-Sud che parte dal Mare del Nord. Il progetto include l'accesso al Porto di Gdansk.

9. Linea ferroviaria mista Lione/Genova –Basel – Duisburg - Rotterdam/Anversa

- Lione-Mulhouse-Mülheim (2018), col confine transfrontaliero Mulhouse-Mülheim³⁷
- Genova-Milano/Novara-Basel-Karlsruhe (2015)

³⁶ Questo progetto rientra nel Corridoio paneuropeo VI.

³⁷ Incluso il cosiddetto "TGV Reno-Rodano" tranne il ramo occidentale. La sezione Digione-Mülheim ("Ramo Est") inclusa nel progetto, sarà completata nel 2010.

- Francoforte-Mannheim (2012)
- Duisburg-Emmerich (2009)
- "Linea del Reno" Rheidt-Anversa (2010)

Questo progetto comprende la costruzione di nuove linee ad alta velocità per passeggeri, nuove linee dedicate alle merci e il potenziamento delle linee esistenti. La costruzione di nuove linee ad alta velocità libererà della capacità sulle linee merci esistenti. Questo progetto viene proposto nell'ottica, fra l'altro, di stabilire in una fase successiva un corridoio ferroviario per le merci. La giusta tempistica dei lavori richiede uno stretto coordinamento di investimenti tra tutti i paesi interessati, inclusa la Svizzera (cfr. Capitolo 6.5).

10. Linea ferroviaria mista Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava

- Baudrecourt-Strasburgo-Stoccarda (2015) col ponte di Kehl come sezione transfrontaliera
- Stoccarda-Ulm (2012)
- Monaco-Salisburgo (2015), sezione transfrontaliera
- Salisburgo-Vienna (2012)
- Vienna-Bratislava (2010), sezione transfrontaliera.

Le parti transfrontaliere di questo progetto costituiscono le sezioni critiche soprattutto tra Francia e Germania e tra Germania e Austria. Il Gruppo raccomanda agli Stati membri interessati di prendere tutte le misure necessarie ad assicurare il coordinamento degli investimenti ed il rispetto dei propri impegni per completare i lavori entro il tempo stabilito.

11. Interoperabilità della rete ferroviaria ad alta velocità della Penisola iberica

Il Gruppo propone di includere nell'Elenco 1 le nuove linee ad alta velocità (con scartamento europeo) e le linee potenziate con duplice scartamento della Penisola iberica. Il Gruppo si attiene alla definizione proposta dalla Commissione³⁸, con le specifiche descritte nella scheda del progetto acclusa al presente rapporto. Il progetto include la nuova linea ad alta velocità tra Vigo e Porto.

12. Collegamenti multimodali Irlanda/GB/Europa continentale

- Corridoio strategico strada/ferrovia che collega Dublino col Nord (Belfast-Larne) e col Sud (Cork) (2010)
- Corridoio strada/ferrovia Hull-Liverpool (2015)
- Linea ferroviaria Felixstowe-Nuneaton (2011)
- Linea ferroviaria Crewe-Holyhead (2008)

³⁸ In COM (2001) 544.

I progetti Felixstowe-Nuneaton e Crewe-Holyhead nonché i corridoi strada/ferrovia Hull-Liverpool, che attraversano la Linea principale della costa ovest, contribuiranno particolarmente a migliorare il trasporto di merci tra i principali porti britannici. In Irlanda lo sviluppo del trasporto passeggeri e merci richiede ulteriori lavori rispetto a quanto era stato già raggiunto coi progetti di Essen 9 e 13 (cfr. Elenco 0).

13. Ponte ferrovia/strada sullo Stretto di Messina (2015)

Il progetto consiste di un lungo ponte misto sullo Stretto di Messina - con una distanza di 3,3 km tra i due piloni - che collegherà l'isola più popolata del Mar Mediterraneo (5 milioni di abitanti) col resto d'Europa. Questo collegamento rappresenterà un'infrastruttura rimarchevole per l'Europa, con una dimensione paragonabile a quella del ponte di Öresund.

14. Collegamento fisso ferrovia/strada lungo il Fehmarn Belt (2014)

L'obiettivo del Fehmarn Belt è creare un collegamento fisso combinato ferrovia/strada ed eliminare così un'importante strozzatura per i flussi di trasporto tra la Scandinavia ed il continente. Il collegamento recherà benefici soprattutto al trasporto ferroviario. Nel futuro imminente sarebbe necessario stipulare un accordo tra Germania e Danimarca in materia di metodi di finanziamento in modo che il progetto possa essere portato a termine entro il tempo stabilito. I collegamenti ferroviari al collegamento fisso del Fehmarn Belt, in Danimarca da Öresund e in Germania da Amburgo, Hannover e Brema, devono essere considerati come parte di un progetto esteso.

15. Il Triangolo nordico

- Autostrada Helsinki-Vaalimaa (2015)
- Linea ferroviaria Helsinki-Vainikkala (confine russo) (2014)

Le caratteristiche di questo progetto sono le stesse del progetto presentato al Consiglio europeo di Essen. Le sezioni principali che saranno compiute entro il 2010 sono comunque incluse nell'Elenco 0. In Svezia alcune sezioni minori saranno completate entro il 2015.

16. Collegamento multimodale Portogallo/Spagna col resto d'Europa

Questo progetto rimane come quando venne definito al Consiglio europeo di Dublino, tranne per le sezioni eseguite prima del 2007 che sono incluse nell'Elenco 0 e per la nuova sezione da Sines a Badajoz sul confine Spagna - Portogallo.

17. Autostrada confine greco/bulgaro -Sofia-Nadlac (Budapest)/(Costanza)³⁹

- Sofia-Kulata - confine greco/bulgaro (2010), sezione transfrontaliera
- Nadlac-Sibiu (ramo verso Bucarest e Costanza) (2007)

Il progetto estende l'autostrada greca "Pathe" (progetto prioritario approvato dal Consiglio europeo di Essen) ai nuovi Stati membri.

³⁹ Queste due sezioni fanno parte del Corridoio paneuropeo IV.

18. Autostrada Gdansk–Katovice–Brno/Zilina–Vienna⁴⁰

- Gdansk-Katovice (2010)
- Katovice-Brno/Zilina (2010) sezione transfrontaliera
- Brno-Vienna (2009) sezione transfrontaliera

Il Gruppo considera l'attuazione di questo progetto, assieme al progetto N° 8, lungo un nuovo asse nord-sud dal Mar Baltico, un'opportunità per un'alternativa a lungo termine agli assi nord-sud che partono dal Mare del Nord, già esistenti e saturi. Il progetto include l'accesso al porto di Gdansk.

6.1.3. Progetti prioritari a più lungo termine (Elenco 2)

Altri progetti meno maturi presentano altresì un elevato valore aggiunto europeo e il Gruppo è pienamente consapevole che essi, per la loro importanza, avrebbero potuto essere inclusi nell'Elenco 1. Questo è in particolare il caso della ferrovia che attraversa i Pirenei, che era stata proposta dalla Commissione ed accettata dal Parlamento nel quadro di una prima revisione degli Orientamenti⁴¹.

Tuttavia, con notevole disappunto, il Gruppo non è riuscito a strappare a tutti i paesi interessati l'impegno ad avviarne la costruzione prima del 2010, una volta stabilito nei dettagli l'allineamento, il che avviene di solito raramente. Finché non si raggiunge un accordo tra i paesi interessati all'allineamento e/o ai finanziamenti, e finché la cronologia per il completamento di questi progetti non è confermata, il Gruppo raccomanda che essi siano inclusi in un elenco di progetti prioritari a più lungo termine.

Il Gruppo raccomanda dunque, che gli Stati interessati continuino tutti gli studi necessari, che la Commissione li sostenga e proponga, qualora sia necessario, un adattamento degli orientamenti a tale scopo. Sarà consigliabile esaminare di nuovo tali progetti all'atto della preparazione della successiva revisione (cfr. Capitolo 6.7). Questi progetti prioritari a più lungo termine sono:

1. Nuova ferrovia ad alta capacità attraverso i Pirenei

Il Gruppo attira l'attenzione degli Stati membri interessati sulla rapida crescita nel traffico lungo i Pirenei e sul fatto che lo sviluppo di nuove capacità ferroviarie dedicate alle merci, è cruciale visto che il traffico del trasporto terrestre ammontava a 70 milioni di tonnellate nel 1999 e sarà più che raddoppiato nel 2020. Le attuali strade non riescono ad assorbire un tale aumento di traffico (+10% di aumento annuo del traffico stradale).

In un tale contesto, considerata la notevole importanza di tale progetto (come riconosciuto dalla Commissione e dal Parlamento), il Gruppo si augura che Francia e Spagna riusciranno a raggiungere, nel prossimo futuro, un accordo che consenta l'inizio dei lavori di costruzione prima del 2010, conferendo così al progetto lo stesso *status* dei progetti inclusi nell'elenco 1.

⁴⁰ Elemento stradale del Corridoio paneuropeo VI.

⁴¹ COM (2001) 544.

Il gruppo rammenta che la Commissione ha inserito il miglioramento della linea Pau-Canfranc nella propria proposta di revisione degli orientamenti comunitari per lo sviluppo della TEN-T, considerandolo una delle soluzioni per eliminare le carenze, in attesa della costruzione della linea ad alta capacità transpirenea.

Considerando la crescita impressionante del traffico di merci lungo la linea transpirenea, e i tempi molto lunghi di tale progetto colossale, bisogna potenziare nel prossimo futuro, la capacità di attraversamento dei Pirenei sui collegamenti stradali già esistenti, senza perdere di vista la necessità di costruire la ferrovia ad alta capacità non appena possibile.

2. *Ferrovia baltica: Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Varsavia*

Oltre ad un accordo tra gli Stati interessati sulla natura dei lavori, il tracciato e le norme sull'interoperabilità, sarà opportuno assicurare un collegamento ottimale alla rete del resto dell'Unione europea (attraverso la rete polacca).

3. *Linea ferroviaria dedicata alle merci Gdansk-Bydgoszcz-Katovice-Zwardon*

Il Gruppo rammenta che attualmente, la Polonia è uno dei paesi con la percentuale più alta di trasporto merci su rotaia. Tuttavia, considerata l'attuale riforma del settore ferroviario in Polonia, il Gruppo ritiene che la validità di tale progetto possa essere adeguatamente valutata e affrontata dopo progressi nella realizzazione dei progetti n. 18 e 8.

4. *Navigazione interna Senna-Scheldt*

Questo progetto non è incluso nell'Elenco 1 poiché uno dei paesi interessati non è ancora in grado di stabilire un calendario dei lavori. Il Gruppo ritiene che tale progetto permetterà un sostanziale miglioramento dei collegamenti fra tre grandi bacini di navigazione interna in Francia, Belgio e Paesi Bassi.

6.1.4. Altri importanti progetti per la coesione territoriale (Elenco 3)

La rete transeuropea contribuisce al raggiungimento di una coesione economica e sociale. La ripresa economica di svariate regioni, soprattutto nei futuri Stati membri, dipenderà da un adeguato accesso ai grandi assi europei, collegamenti efficaci e soprattutto buoni collegamenti transfrontalieri. Per questo motivo, il Gruppo ha esaminato vari progetti importanti al riguardo. Senza pregiudicare la portata degli strumenti finanziari comunitari nel futuro, dopo il 2006, solo i progetti più importanti potranno essere scelti facendo riferimento ai criteri selettivi sviluppati dal Gruppo. Inoltre, i progetti sui sistemi di trasporto urbano non sono stati considerati per il loro valore locale per cui, questi progetti non risultano rilevanti in termini di dimensione transeuropea. I progetti inseriti in quest'elenco risiede sono interessanti per facilitare gli scambi tra gli Stati membri e soprattutto per il contributo alla coesione territoriale. L'elenco non è esaustivo poiché il Gruppo ha considerato solo i progetti inizialmente ritenuti come potenzialmente prioritari.

1. Accessibilità e collegamenti delle reti

- Centri logistici multimodali a Slawkow (Polonia) con collegamenti alla rete ferroviaria a scartamento russo (2012)
- Linea ferroviaria Bari–Dures-Sofia-Varna/Bourgas (Mar Nero) (2020)⁴²
- Linea ferroviaria Napoli-Reggio Calabria – Palermo (2015)
- Corridoio stradale/ferroviario che collega l’Ovest e Dublino (2010)
- Accesso portuale e stradale di Limassol (2015)
- Accesso portuale e stradale di Larnaka (2020)
- Porti di Valletta e Marsaxlokk (2012)
- Corridoio intermodale Ionio/Adriatico (2015)
- Strada Dover-Fishguard (2015), (tranne M25)

2. Collegamenti transfrontalieri

- Autostrada Dresda/Norimberga-Praga-Linz (2010)
- Linea ferroviaria Praga/Linz (2010)
- Autostrada Zilina - Bratislava- (Vienna) (2012)
- Linea ferroviaria Maribor-Graz (2015)
- Autostrada (Lubiana)-Maribor-Pince-Zamardi-(Budapest) (2012)⁴³
- Permeabilità stradale lungo i Pirenei (2010)⁴⁴

6.2. SVILUPPARE VERE AUTOSTRADE DEL MARE

1. Il trasporto marittimo rappresenta più del 40% del volume dei flussi intracomunitari di merci⁴⁵, quasi alla pari col trasporto stradale. In realtà, il trasporto marittimo potrebbe fare di più per rimuovere gli automezzi pesanti dalle strade delle aree congestionate. Le vie marittime che collegano i paesi isolati dalle barriere naturali quali le Alpi, i Pirenei ed il Mare Baltico, nonché le isole, dovrebbero rivestire la stessa importanza delle autostrade o delle ferrovie nella rete transeuropea.

⁴² Parte del Corridoio VIII.

⁴³ Parti di questo progetto sono incluse nel Corridoio paneuropeo V.

⁴⁴ Cfr. commenti al progetto n. 1 dell’Elenco 2.

⁴⁵ Libro bianco sulla politica europea del trasporto.

6.2.1. Un potenziale non sfruttato

2. Varie potenziali vie marittime non sono decollate per svariati motivi, tra cui le pratiche amministrative alle dogane, la mancanza di regolarità e di puntualità e l'assenza di servizi adeguati (attrezzature logistiche, sportelli unici, attrezzature mobili, infrastrutture).
3. È di estrema importanza per l'Europa che, i collegamenti potenzialmente più promettenti, siano sostenuti da un aiuto pubblico durante la fase di avviamento, come puntualizzato dal Libro bianco sulla politica dei trasporti: *“Queste linee non si svilupperanno però spontaneamente e bisognerà, sulla base delle proposte degli Stati membri, attribuire loro un “marchio di garanzia” tramite la concessione di fondi europei (“Marco Polo”, Fondi strutturali) per incoraggiare il decollo e garantire una buona dimensione commerciale.”*. Nel considerare i rischi di distorsioni concorrenziali, tali vie marittime⁴⁶ dovrebbero collegare, di preferenza, i porti situati lungo i grandi assi transeuropei o perlomeno diminuire notevolmente la congestione del traffico stradale su tali assi.
4. Vere e proprie autostrade del mare dovrebbero offrire un'alternativa alle autostrade terrestri per evitare corridoi terrestri ormai saturi oppure consentire l'accesso ai paesi separati del resto dell'Unione europea dai mari. Inoltre, oltre a ridurre il numero degli autocarri sulle strade principali, esse potrebbero in alcuni casi incoraggiare anche il trasporto di passeggeri via mare poiché le navi possono trasportare nel contempo sia i passeggeri che le merci. Si tratta di un concetto che si discosta da quello più ampio di navigazione a corto raggio che include i collegamenti fra le coste nazionali e i collegamenti tra la terra ferma e le isole.⁴⁷

6.2.2. Il procedimento proposto per lanciare i progetti

5. Il Gruppo ha individuato nell'Elenco 1 (cfr. progetto prioritario n° 3) quattro zone marittime in cui i progetti potrebbero essere lanciati. Il tipo di nave necessario per questo lavoro sarebbe naturalmente il tipo roro (*Roll on Roll off*), ma successivamente si potrebbero prendere in considerazione anche le unità lolo (*Lift on Lift off*), assieme a servizi *feeder*. Il successo di nuove autostrade del mare o 'canali navigabili' dipenderà da una serie di condizioni preliminari od azioni parallele quali:
 - concentrare le merci sui percorsi marittimi interessati per aumentare la potenziale redditività economica delle linee marittime;
 - convincere autotrasportatori, spedizionieri marittimi e spedizionieri dei vantaggi legati all'alternativa marittima;
 - eliminare (sistematicamente) i controlli doganali e amministrativi come già avviene nel caso dell'attraversamento intracomunitario delle autostrade europee o perlomeno semplificarli e sviluppare sistemi di informazione elettronici per le autorità portuali;⁴⁸

⁴⁶ Inclusa la navigazione mare-fiumi.

⁴⁷ Ad eccezione degli Stati isole.

⁴⁸ Nell'ambito di un sistema d'informazione elettronico sarebbe necessario sviluppare un sistema a livello europeo riguardante tutte le autostrade del mare (cfr. Capitolo 6.3).

- fornire, ove possibile, adeguati servizi dedicati a tale attività (terminali ro-ro, attrezzature logistiche, parcheggi, servizi per gli autotrasportatori) e accesso diretto ai porti (inclusi gli accessi ferroviari liberi);
 - rispettare le norme in materia di concorrenza;
 - assicurare la navigazione tutto l’anno, soprattutto nel Mar Baltico, con navi rompighiaccio.
6. Un metodo possibile per alcuni Stati membri potrebbe essere:
- scegliere i rispettivi porti tra la categoria A della TEN-T sulla base di criteri trasparenti;
 - concordare una suddivisione dei costi a carico delle finanze pubbliche;
 - organizzare gare d’appalto pubbliche per assegnare un contratto di servizio pubblico;
 - eliminare gradualmente gli aiuti operativi entro un arco di tempo prestabilito.
7. Il Gruppo tuttavia nota come il passo più difficile da fare per gli Stati membri sia scegliere i porti adatti a far parte di un’autostrada del mare. Se la scelta risulta essere troppo difficile a livello nazionale, un’alternativa potrebbe essere quella di proporre un’unica gara d’appalto per società portuali e marittime, lasciando la scelta dei porti ai consorzi candidati.
8. Un altro approccio alternativo potrebbe essere quello di finanziare o sovvenzionare le azioni di accompagnamento di cui sopra, curando di evitare distorsioni di concorrenza e nel rispetto della disciplina sugli aiuti statali.
9. Per avviare i progetti nella pratica, il Gruppo suggerisce agli attuali e futuri Stati membri di sottoporre delle proposte alla Commissione prima del 2007, riguardo all’obiettivo di creare autostrade del mare in almeno una di queste quattro zone marittime. **Questi progetti potrebbero assumere la forma di piani per partnership pubblico-privato (PPP) in cui gli aiuti finanziari della Comunità e dei bilanci nazionali sarebbero assegnati tramite procedure di appalti pubblici.** Per poter beneficiare dei finanziamenti comunitari, tali progetti dovrebbero:
- essere proposti da almeno due Stati membri;
 - riguardare il minor numero possibile di porti (in chiave ottimale due per ogni Stato membro);
 - alleviare la congestione del traffico stradale sui grandi assi⁴⁹.
10. Il Gruppo ritiene che **tali progetti dovrebbero costituire dei progetti prioritari, esattamente come le infrastrutture terrestri** e, di conseguenza, meritano di essere annoverati nell’Elenco 1 e di ricevere simili finanziamenti (cfr. Capitolo 6.1),

⁴⁹ Oppure migliorare l’accessibilità nel caso di Stati isole.

sebbene non siano stati ancora definiti visto che essi possono essere lanciati in tempi più brevi.

11. Il Gruppo pone l'accento sul fatto che tali progetti non sono ritenuti atti a competere con il programma Marco Polo che segue un obiettivo più ampio. Le autostrade del mare dovrebbero mirare essenzialmente ad integrare i grandi assi terrestri.
12. **Sulla base di tale approccio generale, il Gruppo raccomanda di integrare, non appena possibile, negli orientamenti TEN-T le necessarie clausole legali che contemplino i progetti sulle Autostrade del mare e permettano un concreto sostegno comunitario.**

6.3. GESTIRE MEGLIO IL TRASPORTO

1. Le infrastrutture non sono un fine a sé stante e possono offrire servizi di alta qualità, solo se gestite razionalmente, cosa che richiede, fra l'altro, la progettazione di reti interoperabili più rispondenti al fabbisogno del mercato e ai sistemi integrati di gestione del traffico. La crescita del trasporto negli ultimi decenni ha comportato la costruzione di un numero crescente di infrastrutture; tale politica dettata dall'offerta non può più essere ritenuta l'unica risposta al problema dell'aumento della congestione. Inoltre, la costruzione di infrastrutture implica costi ingenti e, soprattutto per le strade, è ben lontana dall'aver conseguenze innocue sull'ambiente, la salute umana, l'occupazione di terreni e il generale benessere della popolazione.
2. Un sistema efficiente di trasporto deve garantire servizi sicuri e regolari, aerei, stradali, ferroviari o di navigazione. A tale scopo gli Stati membri dell'Unione allargata devono stabilire obiettivi comuni per ottimizzare l'uso delle infrastrutture di trasporto. La Commissione ha già sottolineato, a tal riguardo, nel Libro bianco sulla politica europea per i trasporti, la necessità di meglio gestire e coordinare i diversi modi di trasporto.
3. Il trasporto europeo soffre di uno squilibrio tra i vari modi di trasporto, a scapito delle ferrovie, soprattutto il trasporto di merci su rotaia, della navigazione marittima e interna. Nel settore ferroviario, ad esempio, tra il 1970 e il 1998, la quota del mercato delle merci trasportate per ferrovia è diminuita in Europa dal 21% all'8,4% anche se il volume complessivo delle merci trasportate è aumentato in modo spettacolare. Il trasporto ferroviario internazionale è caratterizzato da una velocità media di soli 18 km/h il che è dovuto, in particolar modo, alla priorità data ai treni passeggeri; nel contempo, ciò non permette agli spedizionieri di utilizzare il trasporto di merci su rotaia.
4. Malgrado gli sforzi per invertire questa tendenza, il trasporto su strada è destinato ad aumentare considerevolmente. Anziché costruire nuove infrastrutture stradali, una migliore gestione dei trasporti può contribuire a rendere questo modo il più efficiente possibile onde diminuire le strozzature e i danni ambientali. A tal proposito, sono già stati compiuti buoni progressi nello spiegamento di efficaci sistemi di gestione del traffico stradale ed è importante continuare in questa direzione.
5. Il crescente squilibrio tra i vari modi di trasporto, a scapito del trasporto ferroviario (soprattutto il trasporto di merci), marittimo e per navigazione interna, richiede interventi, tra cui una migliore gestione dei trasporti. Il Gruppo sottolinea la

necessità di costruire una vera rete ferroviaria europea, interamente interoperabile e adattata alle necessità degli utenti, separando il traffico passeggeri da quello merci. Sono anche molto importanti sistemi di gestione integrata del trasporto aereo, fluviale e marittimo, sostenuti dal finanziamento comunitario e l'eliminazione delle limitazioni alle capacità aeroportuali.

6.3.1. Costruire una rete ferroviaria europea

6.3.1.1 Rendere interoperabili le reti nazionali

6. L'emergenza di assi ferroviari transeuropei interoperabili per specifici segmenti di mercato (ad es. alta velocità e merci) va considerata determinante per i servizi ferroviari internazionali. L'enorme differenza che si riscontra nei sistemi di segnalamento e di telecomunicazione, ostacola fortemente il raggiungimento di tale scopo. L'attuale situazione richiede norme a livello europeo per una nuova generazione di sistemi ferroviari di telecomunicazione e segnalamento, come il Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (*European Rail Traffic Management System* - ERTMS) che copre, da una parte, il Sistema europeo di controllo dei treni (parte segnaletica) e, dall'altra, le Ferrovie - GSM (parte inerente le telecomunicazioni). La Comunità ha già adottato le direttive che promuovono specifiche tecniche per l'interoperabilità. Tali specifiche per il sistema ferroviario ad alta velocità sono state adottate nel 2002 e sono in fase di attuazione. Riguardo al sistema ferroviario convenzionale, queste specifiche devono essere ulteriormente sviluppate da parte dell'Agenzia ferroviaria europea. Una "*Strategia di sviluppo transeuropea*" coerente dovrebbe conciliare i diversi programmi nazionali in materia.
7. Il Gruppo ritiene che i finanziamenti comunitari dovrebbero sostenere l'interoperabilità e aiutare a coordinare gli approcci nazionali. Un piano di sviluppo dell'UE, basato sugli assi, sarà elaborato sulla base dei programmi nazionali del 2003. Le concessioni saranno stabilite sui previsti effetti dei progetti. Si dovrebbe dare priorità ai costi sostenuti dai gestori delle infrastrutture poiché generalmente gli investimenti in materiale rotabile non sono destinati in genere a specifici assi.

6.3.1.2 Dedicare parte della rete ferroviaria alle merci

8. I principali impedimenti allo sviluppo di una rete ferroviaria europea per le merci, sono un uso inefficiente nonché insufficienze tecniche e fisiche delle infrastrutture ferroviarie. L'incompatibilità di treni lenti e veloci, le differenze tecniche ed operative tra le diverse reti nazionali assieme ad una bassa priorità accordata ai treni merci nell'assegnazione delle linee ferroviarie e alla loro gestione quotidiana, limitano il potenziale di crescita dei servizi merci ferroviari.
9. Il Gruppo ritiene che una rete dedicata alle merci (oppure con elevata priorità accordata alle merci) su alcuni grandi assi europei nei paesi di transito, potrebbe migliorare notevolmente la qualità e l'efficacia dei servizi a tal punto da eguagliare la rivoluzione apportata coi treni ad alta velocità. Tale rete potrebbe essere molto efficace in termini di velocità (oltre 100 km/h) e qualità del servizio (regolarità) sia per il trasporto tradizionale di merci che per quello combinato o per il trasporto di autocarri per ferrovia.

10. Il Gruppo accoglie la posizione assunta dalla Commissione sulla necessità, quanto ad una tale rete dedicata, di un aiuto finanziario significativo ed incoraggiante fino a concorrenza del 50% dei costi complessivi.
11. Un primo passo verso una rete ferroviaria europea per le merci più efficiente e la graduale interoperabilità. A tale scopo, gli Stati membri dovrebbero dapprima attuare le specifiche tecniche per l'interoperabilità di cui alle succitate direttive comunitarie (cfr. Capitolo 6.3.1.1).
12. I gestori delle infrastrutture nazionali devono collaborare nell'ambito di un quadro comunitario per un uso migliore delle infrastrutture esistenti. Ciò presuppone un'assegnazione coordinata delle linee ferroviarie nazionali ed internazionali, con priorità da accordare alle merci internazionali.
13. Inoltre, e non meno importante, il funzionamento della rete ferroviaria merci va ripensato per permettere servizi di alta qualità a livello europeo e che risultino interessanti. Uno studio⁵⁰ sui vantaggi di una rete dedicata, mostra come il traffico sulla rete dedicata può aumentare di circa il 25%, rappresentare l'85% del traffico totale, con un risparmio di tempo del 20-30%. Attualmente, l'intera rete ferroviaria per le merci, ha una lunghezza di 140 000 km ma, come puntualizzato nello studio, solo il 20% della rete assorbe il 60% circa del traffico totale.
14. Il Gruppo raccomanda l'istituzione di un gruppo permanente composto di operatori e autorità nazionali ed europee. Come primo compito tale gruppo dovrebbe individuare la rete ferroviaria dedicata alle merci, a livello dell'Unione europea allargata. In una seconda fase, il gruppo potrebbe evolversi nelle entità coordinate di cui al Capitolo 6.6.3.

6.3.2. Integrare la gestione del traffico aereo

15. Il settore aeronautico è ostacolato da regolari ritardi dovuti ai limiti degli attuali sistemi di gestione del traffico aereo. Il trasporto aereo soffre della frammentazione dei servizi di gestione del traffico aereo in Europa: 29 sistemi nazionali e 58 Centri di controllo del traffico aereo, contrassegnati da standard diversi e diversi sistemi e capacità; a ciò si aggiunge una troppo lenta attuazione delle nuove tecnologie.
16. Il ruolo della Comunità è assicurare che lo sviluppo dei futuri sistemi di gestione del traffico aereo sia adeguatamente organizzato e gestito a livello europeo, affinché i vari elementi siano disponibili e attuati nell'intero sistema, in linea con la crescita del traffico. La Comunità ha quindi proposto soluzioni a questi problemi attraverso il pacchetto legislativo "Cielo unico"⁵¹ da adottare nel 2003. L'UE dovrebbe diventare un "sistema europeo" anziché un insieme di sistemi nazionali, attivando blocchi funzionali dello spazio aereo e mettendo in pratica nuovi concetti e tecnologie.
17. Per realizzare il Cielo unico, l'integrazione dei servizi del traffico aereo presuppone una riconfigurazione dello spazio aereo in un numero limitato di blocchi funzionali, in vista di un consolidamento della fornitura del servizio e di una razionalizzazione

⁵⁰ EUFRANET, IV programma quadro di ricerca comunitaria sui trasporti.

⁵¹ COM (2001) 123 def./2; GU C 103E del 30.4.2002, pag. 1 e COM (2001) 564/def./2; GU 103 E del 30.4.2002, pag. 26.

delle infrastrutture. Ciò comporta anche lo sviluppo entro il 2008 di requisiti di interoperabilità per i sistemi esistenti e un'architettura mirata e normalizzata per il futuro sistema europeo di gestione del traffico aereo, da attuare progressivamente nei sistemi nazionali entro il 2015. Il Gruppo ritiene che finanziamenti comunitari per nuovi ed essenziali elementi di interoperabilità (sistemi o attrezzature per il trattamento dei dati e, dove opportuno, centri di controllo terrestri), potrebbero contribuire ad un sistema europeo integrato di gestione del traffico aereo.

6.3.3. *Gestire il traffico fluviale*

18. Un progetto pilota "*Sistema di informazione fluviale*" in fase di sviluppo, mira ad assistere gli utenti delle vie di navigazione interne allo scopo di fornire ai battelli i seguenti servizi:
 - Informazioni sulla rotta (informazioni geografiche, idrologiche e amministrative relative alla navigazione interna);
 - Informazioni immediate (flash) sul traffico (per le decisioni immediate da prendere con riferimento alla situazione corrente di traffico e nelle vicinanze geografiche);
 - Programmazione delle informazioni sul traffico (programmazione del viaggio, di chiuse e ponti, porti e terminali);
 - Gestione di merci e flotta, rilevamento e localizzazione (*tracking and tracing*);
 - Informazioni sul placarsi delle calamità;
 - Informazioni su possibili interfacce con altri modi di trasporto.
19. Questo progetto mira a rendere minimi gli incidenti durante il viaggio, gli infortuni e fatalità nella navigazione interna e a prevenire danni ambientali e fuoriuscite di materiale inquinante.
20. Gli Stati membri hanno finora attuato il sistema in base volontaria, secondo norme e protocolli concordati comunemente. Per assicurare l'interoperabilità sulle vie di navigazione interna comunitarie, il Gruppo accoglie favorevolmente l'intenzione della Comunità di proporre nel prossimo futuro una direttiva quadro. È nell'interesse della Comunità che gli Stati membri attuino in maniera armonizzata il sistema sulla rete di navigazione interna transeuropea e, in particolar modo sull'asse Reno-Danubio.

6.3.4. *Controllare il traffico marittimo*

21. Le acque europee presentano un grande rischio di gravi incidenti, come confermato dalle statistiche sugli incidenti degli ultimi venti anni. *Sistemi di informazioni e di gestione del traffico delle navi* sono essenziali per migliorare la sicurezza nelle acque comunitarie, soprattutto nelle zone con alta densità di traffico dove la navigazione è pericolosa e che sono sensibili sotto il profilo ambientale. Tali sistemi renderebbero la catena di trasporto persino più competitiva e accrescerebbero la sicurezza nei porti.

22. Alcune zone marittime europee sono già coperte da tali sistemi, gestiti a livello regionale o nazionale. Eventuali scambi di informazioni tra i sistemi avvengono bilateralmente poiché i protocolli in materia di comunicazione non sono stati ancora armonizzati. Per ovviare a tale problema, occorre integrare l'attuale sistema in un *sistema europeo di gestione e di informazione del traffico delle navi (Vessel Traffic Management and Information System - VTMIS)*. Le caratteristiche di un tale sistema comunitario sono state già delineate in una direttiva dell'UE: attrezzature di rilevamento delle navi per mezzo di sistemi di identificazione automatica, interoperabilità per lo scambio di informazioni, identificazione di luoghi di rifugio e rigorosa sorveglianza delle navi 'pericolose'.
23. Tale sistema integrato dovrebbe comprendere infrastrutture fisiche, servizi per ricevere le navi in luoghi di rifugio, e reti telematiche tra gli Stati membri per lo scambio di informazioni sul trasporto marittimo. Dovrebbe inoltre fare ricorso a nuove tecnologie quali sistemi di rilevazione ed identificazione automatica delle navi in alto mare.
24. La Comunità, ponendosi un tale obiettivo, ha già sovvenzionato questi sistemi attraverso vari strumenti finanziari, soprattutto nelle regioni periferiche (Grecia e Spagna). In particolare, la Commissione ha lanciato nel gennaio 2002, il progetto *SafeSeaNet* con l'obiettivo specifico di stabilire una piattaforma elettronica per lo scambio di dati in materia di navigazione marittima fra gli Stati membri.
25. Il Gruppo ritiene che tramite il programma TEN-T la Commissione dovrebbe mirare a raggiungere i seguenti obiettivi:
- sviluppare ulteriormente le infrastrutture per la gestione del traffico marittimo, soprattutto nelle zone più a rischio;
 - rendere i sistemi degli Stati membri interoperabili e prevedere centri regionali di gestione del traffico delle navi;
 - attivare reti telematiche per lo scambio di dati sulle merci pericolose, tramite un sistema di interfaccia delle basi di dati locali con *SafeSeaNet*;
 - collegare la base di dati comunitaria in materia di sicurezza marittima, con altre basi di dati europee (sicurezza, Schengen, dogane, navigazione interna, ecc.);
 - dotare i luoghi di rifugio di strumenti adeguati;
 - sviluppare strumenti di analisi del rischio in concomitanza col controllo del traffico delle navi.
26. Il miglioramento della navigabilità e della gestione del traffico marittimo dipendono anche dal programma Galileo per sviluppare un sistema autonomo di radionavigazione. Galileo costituirà uno strumento indispensabile, con una futura costellazione di 30 satelliti collegati a trasmettitori terrestri, per sviluppare, fra l'altro, le autostrade del mare.

6.3.5. *Eliminare le restrizioni alle capacità degli aeroporti*

27. Considerata la prevista crescita nel trasporto aereo, il Gruppo sottolinea la necessità di migliorare l'uso delle capacità aeroportuali esistenti; raccomanda perciò, di

riesaminare gli attuali regolamenti in materia di bande orarie e tariffe e di sostenere attivamente un migliore funzionamento dell'intermodalità aereo/ferrovia.

28. Il Gruppo riconosce il ruolo particolare svolto dagli aeroporti nella rete europea di trasporto. La loro funzione nel facilitare la crescita economica e come porta di ingresso per merci e passeggeri nei mercati intra- e extra europei, risulta vitale alla luce dei processi di allargamento e di globalizzazione economica.
29. Le attuali restrizioni ambientali, politiche e fisiche riscontrabili per gli aeroporti ostacolano un maggiore sviluppo degli attuali servizi, soprattutto negli aeroporti principali (*hub*). È necessario sviluppare ulteriori capacità aeroportuali nell'attuale decennio e nel successivo. Idealmente, tali aeroporti dovrebbero poter diventare importanti punti di collegamento europei.

6.4. INDIVIDUARE I PRINCIPALI ASSI

1. Il Gruppo ha notato che la rete transeuropea è contemplata negli orientamenti comunitari e nei Trattati di adesione mentre i corridoi paneuropei sono stati definiti alle Conferenze paneuropee di Creta e Helsinki.
2. Il Gruppo è concorde nel ritenere che un criterio essenziale per l'individuazione di progetti prioritari è la loro appartenenza a assi transnazionali essenziali per il mercato interno; il criterio dovrebbe prendere in considerazione progetti relativi all'attraversamento di barriere naturali, alle soluzioni di problemi di congestione e alla creazione di collegamenti mancanti.
3. La densità dell'attuale rete transeuropea, costituita da tutte le reti nazionali e, a volte, anche da reti regionali, non fornisce un quadro chiaro da un punto di vista europeo. Gli orientamenti comunitari non specificano quali sono gli assi multimodali tra i vari Stati membri che, per fattori geografici ed economici, assorbono la gran parte del traffico. Individuare priorità sulla base di una rete che riflette la giustapposizione delle reti nazionali è risultato un esercizio delicato, soprattutto negli attuali Stati membri in cui non esistono corridoi ufficiali aventi una dimensione europea.

6.4.1. Programmazione più coerente

4. Il Gruppo ritiene che si debbano individuare rapidamente i grandi assi per agevolare la selezione, nel corso di future revisioni, delle priorità per la rete transeuropea. Questo lavoro risulta estremamente urgente per i motivi seguenti:
 - all'atto della programmazione della rete, bisogna prendere in considerazione, parallelamente, grandi progetti di infrastrutture, l'uso di sistemi operativi e la graduale eliminazione delle strozzature nonché la gestione della domanda che risulta più facile se effettuata asse per asse anziché a livello dell'intera rete.
 - L'aumento dell'intermodalità, condizione essenziale per lo sviluppo sostenibile del trasporto, è possibile solo su percorsi caratterizzati da un notevole traffico su lunghe distanze poiché essi sono i soli a poter competere col trasporto su strada. Concentrare questa tipologia di traffico sui grandi assi conferirà maggiori

opportunità di competitività al trasporto ferroviario di merci, alla navigazione interna e a quella marittima⁵².

- Eliminare le strozzature e completare i collegamenti mancanti sui grandi assi europei allo scopo di stimolare il commercio transnazionale e garantire l'accesso ad ogni regione europea, sono due distinti problemi con soluzioni diverse. Distinguere tali problemi e chiarire le responsabilità, favorirà una programmazione differenziata a livello regionale, nazionale ed europeo, nonché tra lungo e breve termine.
 - Il coordinamento e il seguito degli investimenti di rete a livello della rete transeuropea, si sono rivelate operazioni complesse ed è improbabile poter lavorare in modo efficace nel prossimo futuro. Tuttavia, appare fattibile introdurre rapidamente dei meccanismi che permettano un ampio coordinamento e un seguito per ogni grande asse (cfr. Capitolo 6.6.3).
5. Il Gruppo nota che tali raccomandazioni sono in linea con la risoluzione del Parlamento sul Libro bianco che sostiene la priorità da accordare, nell'ambito della TEN-T, allo sviluppo dei corridoi Est-Ovest e Nord-Sud⁵³.

6.4.2. Considerare l'esperienza dei corridoi paneuropei

6. L'unica concreta esperienza nel definire i grandi assi europei giunge dalle Conferenze paneuropee dei Ministri dei trasporti di Creta (1994) ed Helsinki (1997) che hanno individuato 10 corridoi paneuropei nei paesi centrali ed orientali⁵⁴. Questo è risultato essere un promettente approccio di programmazione per coordinare gli investimenti poiché i corridoi paneuropei sono ora ampiamente utilizzati dalle amministrazioni nazionali dei Paesi aderenti e dalla stessa Commissione, non solo per programmare gli aiuti finanziari ma anche per mantenere il processo di coordinamento a livello politico.
7. I corridoi paneuropei fanno parte di un diverso quadro istituzionale (cooperazione intergovernativa) rispetto alla rete transeuropea (quadro comunitario) e hanno svolto un ruolo importante, soprattutto perché agli inizi degli anni '90 non sussisteva una rete ben definita come nei paesi occidentali.
8. Oggigiorno, con l'ampliamento dell'Europa e la maggiore portata e complessità della rete transeuropea, le esigenze sono diverse e necessitano di un altro approccio. L'individuazione di assi transeuropei mira a creare fondamentalmente una rete centrale.

⁵² Cfr. Capitolo 6.2 sulle autostrade del mare e Capitolo 6.3.2.1 su una rete ferroviaria dedicata alle merci.

⁵³ Risoluzione del PE al punto 43, il Parlamento europeo chiede “ che al miglioramento e alla creazione di corridoi europei sud-nord e est-ovest dall'alta capacità nei settori ferroviari e dei terminali intermodali....sia data priorità nell'ambito di TEN-T”. Cfr. anche il punto 34.

⁵⁴ L'obiettivo dei corridoi è [...] evidenziare i principali rapporti di trasporto in un contesto paneuropeo. Si presentano sotto forma di bande larghe dall'ampiezza di 100 o 200 km. Hanno un carattere multimodale e non pregiudicano i diversi modi di trasporto atti a servire tali rapporti (Conferenza paneuropea dei ministri dei Trasporti, Creta, marzo 1994).

9. Molti Stati membri hanno individuato corridoi nei propri territori nel preparare piani nazionali per l'infrastruttura di trasporto. Il concetto di corridoio è anche sempre più usato dagli operatori ferroviari e dai gestori delle infrastrutture (Magistrale Eco-fret, Belifret, ecc.).

6.4.3. Un compito da continuare nel quadro della revisione degli orientamenti

10. Il Gruppo non ha avuto il tempo di individuare questi assi principali. Le priorità raccomandate dal Gruppo riflettono, tuttavia, in larga misura alcuni dei grandi assi transnazionali da esso esaminati in quanto il principale criterio del metodo era individuare i progetti prioritari. I progetti prioritari, sulla base delle proposte degli Stati membri, consentono di farsi un'idea iniziale della probabile mappa di tali assi (Cfr. Allegato 4).
11. Il Gruppo sollecita la Commissione a completare tale lavoro di individuazione dei principali assi europei che sono cruciali per permettere un flusso fluido della gran parte di merci e passeggeri nell'Unione allargata e per includerli nei futuri orientamenti.
12. Tale lavoro dovrebbe basarsi sulla mappa dei flussi di traffico, su un approccio lungimirante e tener conto dei corridoi transeuropei esistenti. Richiede anche una profonda analisi degli attuali e futuri flussi di traffico (merci e passeggeri) ivi incluse la suddivisione modale e la distinzione tra trasporto su lunga e breve distanza. Il Gruppo propone di basare tale lavoro sui tre principi seguenti:
 - Gli assi europei devono includere i collegamenti terrestri e marittimi nonché i nodi suscettibili di rivestire notevole importanza per il commercio fra gli Stati membri. Migliorare i flussi su tali collegamenti produrrebbe vantaggi per gli utenti a livello nazionale e europeo e faciliterebbe gli scambi tra gli Stati membri.
 - Gli assi europei devono prendere in considerazione le necessità di accessibilità dei paesi periferici ed essere ben collegati alle reti regionali, nazionali e dei paesi terzi.
 - Gli assi europei devono includere gli assi caratterizzati da commisurati alti volumi di traffico a lunga distanza, ivi incluso il traffico nazionale a lunga distanza, perché possono contribuire a promuovere un riequilibrio modale e migliorare anche la coerenza coi corridoi nazionali esistenti in fase di sviluppo.
13. Il Gruppo sottolinea che, una volta individuati questi assi principali, sarà più facile effettuare future revisioni dell'elenco dei progetti prioritari e sarà altresì possibile individuare progetti più piccoli, compresi quelli sottoposti all'esame del Gruppo, ma suscettibili di migliorare l'efficacia di tali assi, nonché progetti per migliorare l'accesso e i collegamenti con gli assi e le autostrade del mare.

6.5. SVILUPPARE COLLEGAMENTI COI PAESI CONFINANTI DELL'UNIONE

1. Collegamenti adeguati coi paesi terzi sono importanti per incoraggiare il commercio tra la Comunità europea e i suoi vicini e promuovono quindi lo sviluppo economico. I collegamenti verso e attraverso la Svizzera e i Balcani occidentali, facilitano il commercio e la mobilità tra gli Stati membri. Nella maggior parte dei nuovi Stati

membri, tali vie di transito assorbono una notevole parte del loro commercio estero. In tale contesto, le Autostrade del mare servono anche a creare collegamenti con le regioni esterne all'UE. La maggior parte di questi collegamenti continentali appartengono anche ai corridoi paneuropei definiti nella Conferenza di Helsinki del 1997.

2. Nel riconoscere il ruolo vitale di tali collegamenti per l'Unione europea in generale, e per i paesi periferici dell'Unione in particolare, occorre sottolineare come essi implicino una logica diversa rispetto a quella dei progetti prioritari della rete transeuropea di trasporto che, innanzitutto, deve contribuire a rafforzare il mercato interno.
3. Questo tuttavia non esclude la possibilità che tali collegamenti, di cui alcuni progetti sono indicati di seguito, possano beneficiare per le sezioni situate nell'Unione europea, di aiuti concessi nell'ambito degli strumenti strutturali di finanziamento della Comunità, soprattutto nei nuovi Stati membri, siano essi periferici che di transito. Le sezioni nei nuovi Stati membri che dipendono dal commercio coi paesi terzi dell'Est, possono effettivamente migliorare le condizioni di transito coi vecchi Stati membri.
4. Questi progetti possono anche essere presi in considerazione nel momento in cui si negoziano gli accordi di transito o di associazione tra la Comunità e i paesi terzi interessati. Alcuni di questi accordi possono infatti contenere capitoli sulla cooperazione finanziaria che permetterebbero di sostenere studi di fattibilità o lavori sulle sezioni situate fuori dell'Unione europea.
5. La Norvegia merita una menzione particolare poiché pur essendo un paese terzo che non contribuisce direttamente al bilancio dell'UE, partecipa attivamente al mercato interno dell'Unione europea attraverso l'Accordo sullo Spazio economico europeo. Per questo motivo i collegamenti con la Norvegia figurano nell'Elenco 1 (Triangolo nordico).

6.5.1. Svizzera: un caso particolare

6. Il Gruppo sottolinea la situazione speciale della Svizzera il cui territorio è situato al centro dell'Unione, lungo un'area caratterizzata da un'altissima densità di traffico. L'accordo del 21 giugno 2002 stipulato tra Svizzera e Comunità europea prevede nuovi collegamenti ferroviari alpini (NLFA) in Svizzera e i miglioramenti, sul territorio dell'Unione, delle capacità delle vie di accesso nord e sud al NLFA allo scartamento C dell'UIC. Tali collegamenti di accesso erano naturalmente inclusi nell'Elenco 1, considerati gli impegni internazionali della Comunità.
7. La costruzione dei tunnel d'ingresso in Svizzera dovrà essere presa in considerazione all'atto dell'attuazione della politica comunitaria per i trasporti, onde poter garantire una visione coordinata dello sviluppo dei grandi assi di traffico a livello dell'intero territorio europeo.
8. Tale politica di investimenti è necessaria per promuovere l'intermodalità in quest'area sensibile e richiede uno stretto coordinamento nella programmazione dei tempi di costruzione dei tunnel e delle vie d'accesso. Essa richiede inoltre una completa veduta dei flussi che attraversano le Alpi, soprattutto in seguito all'allargamento. Di conseguenza, il Gruppo raccomanda di rafforzare lo scambio

sistematico di informazioni multilaterali e dettagliate sugli investimenti, ad esempio nell'ambito del comitato misto, previsto dagli accordi fra UE e Svizzera.

6.5.2. *I Balcani occidentali*

9. I Balcani costituiscono un'altra area di paesi terzi collocata nel cuore dell'Europa. La Croazia ha già presentato la propria candidatura come membro dell'Unione nel marzo 2003 e il rafforzamento dei collegamenti con l'intera area, contribuisce al processo di stabilizzazione. Sulla base del piano strategico stabilito dalla Commissione per lo sviluppo delle infrastrutture nei Balcani⁵⁵, il Gruppo individua un numero di collegamenti di notevole interesse europeo non solo per lo sviluppo economico e per la stabilità dell'area, ma anche per garantire agli Stati membri dell'Europa del Sud-Est un migliore accesso ai mercati centrali dell'Unione europea.
10. Questi progetti con un notevole interesse europeo sono concentrati soprattutto sul Danubio: durante la guerra del 1990, molti ponti della Serbia costruiti sul Danubio vennero distrutti, bloccando così la navigazione. Sono stati predisposti pontoni ma la normale navigazione resta ostacolata. Occorre predisporre rapidamente un piano di costruzione di nuovi ponti per ripristinare una navigabilità sufficiente su questo tratto del Danubio. Altri progetti importanti sono l'*autostrada Lubiana-Zagabria-Belgrado-Nish-Skopje-Salonicco* e l'*autostrada Budapest-Sarajevo-Ploce*, per migliorare l'accesso al Mare Adriatico.

6.5.3. *Paesi dell'Europa dell'Est (Russia, Bielorussia, Ucraina, Moldavia)*

11. Svareti progetti sono stati individuati dal Gruppo come degni di considerazione per rafforzare i legami con Russia, Bielorussia e Ucraina: la linea ferroviaria (Helsinki)-Vainikkala-San Pietroburgo; i collegamenti ferroviari e stradali tra gli Stati baltici e la Russia/Bielorussia, (Klaipeda-Vilnius al confine con la Bielorussia e Ventspils/Liepāja/Riga al confine con Russia/Bielorussia; Tallin – Narva/Tartu al confine con la Russia); l'autostrada Zilina-Kosice (Ucraina); collegamenti stradali e ferroviari Berlino-Varsavia-Minsk-Mosca-Nishny Novgorod (Corridoio paneuropeo II); collegamenti stradali e ferroviari Berlino/Dresda-Wroclaw-Lvov-Kiev (Corridoio paneuropeo III); collegamento ferroviario e stradale tra Budapest ed il confine ucraino (Corridoio paneuropeo V); accesso ferroviario e stradale a Kaliningrad; collegamenti ai paesi bagnati dal Mar Nero.
12. Il Gruppo raccomanda che la Commissione valuti l'interesse dell'UE in tali casi, per esempio nell'ambito dell'Accordo di partnership e cooperazione UE-Russia (PCA) e nel contesto delle iniziative Dimensione del Nord dell'UE e "Europa più Ampia".

6.5.4. *Paesi mediterranei*

13. L'Unione europea è sul punto di allargarsi a dieci nuovi Stati membri di cui due, Cipro e Malta, sono partner mediterranei. Esiste pertanto l'urgente necessità di sviluppare una Rete di trasporto Euro-Mediterranea che riguardi il traffico Nord-Sud e il traffico regionale Sud-Sud. In tale contesto, particolare attenzione va data ai collegamenti con la Turchia.

⁵⁵ Rapporto 'Transport and energy infrastructure in south-eastern Europe' disponibile sul sito http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/se_sum_en.html.

14. Il Gruppo accoglie con interesse la Comunicazione della Commissione su tale questione⁵⁶; rimarca l'interesse dei paesi interessati ad accettare, sulla base degli studi in corso, un esercizio mirante a programmare tale rete. L'esercizio individuerà, nel contesto della Conferenza Euro-Mediterranea "Infrastrutture e Investimenti" che si terrà sotto la Presidenza italiana nel dicembre 2003, vari progetti di infrastruttura di trasporto considerati di grande interesse regionale, da parte di tutti i partner Euro-mediterranei. Tali progetti beneficeranno rapidamente degli studi di fattibilità nel quadro di MEDA.

6.6. AGEVOLARE L'ATTUAZIONE DELLA RETE

6.6.1. Assicurare adeguati finanziamenti

1. Le carenze di finanziamenti pubblici dovute a limitazioni di bilancio, hanno portato il Gruppo ad essere selettivo nello stabilire le priorità e in particolare a scaglionarle nel tempo (cfr. Capitolo 5). **È tuttavia vero che i progetti prioritari della rete transeuropea individuati dal Gruppo⁵⁷, anche dopo notevoli sforzi di selezione, implicano investimenti stimati a 235 miliardi di euro⁵⁸ sino al 2020, ossia il doppio dell'importo stabilito per gli attuali progetti inclusi nell'elenco di Essen.**
2. Vi si aggiungono gli investimenti che saranno necessari per i progetti a termine più lungo ed altri progetti sulla rete transeuropea importanti per la coesione territoriale, come individuato nel presente rapporto. **Tuttavia, tutte queste priorità sono soltanto una parte dell'intera rete transeuropea.** Infatti, il Gruppo sottolinea la necessità di finanziare la costruzione di altri elementi della rete transeuropea – non menzionati o specificati nei dettagli nel presente rapporto - di più modesta entità quali ad esempio, l'accesso agli assi principali oppure sistemi di gestione necessari per un migliore uso delle infrastrutture esistenti. **Il costo dell'intera rete transeuropea di trasporto, inclusi i progetti non individuati come prioritari nel presente rapporto, è pari a 600 miliardi di euro.** Inoltre, la manutenzione e il recupero delle infrastrutture esistenti, pesano sempre più sui conti pubblici.

Costo dei progetti prioritari ed importanti⁵⁹

<i>Miliardi in €</i>	<i>2004-2020</i>	<i>Di cui 2004-2013</i>	<i>Di cui 2014-2020</i>
Elenco 0	80	80	0
Elenco 1	142	125	17
Elenco 2	13	3	10
Elenco 3	22	20	2
Totale	257	228	29

⁵⁶ COM (2003) ...sullo sviluppo delle reti di trasporto Euro-Mediterranea.

⁵⁷ Elenco 0, Elenco 1 e Elenco 2.

⁵⁸ Tali cifre sono presunte in merito alla stima "a monte" dei costi per progetti riguardanti le grandi infrastrutture. L'esperienza insegna che sono insufficienti.

⁵⁹ Il periodo di bilancio corrispondente alle future prospettive finanziarie, non è stato fissato.

3. Le cifre sopra indicate si basano sulle informazioni pervenute dai membri [e sono oggetto di lievi aggiornamenti sino alla pubblicazione definitiva del rapporto]. Per motivi di semplificazione, la tabella suppone una distribuzione uguale del fabbisogno di investimenti durante i periodi di costruzione. A causa della mancanza di dati, essa esclude il costo delle priorità orizzontali indicate nei Capitoli 6.2 e 6.3. Inoltre, occorre sottolineare come il costo del fabbisogno di investimenti dopo il 2014, non prende in considerazione i progetti che potranno essere aggiunti a tale data.
4. Il finanziamento dei progetti prioritari della rete transeuropea, e in generale di tutte le infrastrutture per i trasporti, assume di conseguenza un'importanza essenziale. Il Gruppo accoglie con notevole interesse la comunicazione della Commissione "Sviluppare la rete transeuropea di trasporto: finanziamenti innovativi, interoperabilità del pedaggio⁶⁰", che tratta tale aspetto. Alla luce di tale Comunicazione, il Gruppo ritiene che occorre prendere le misure necessarie per attirare maggiore capitale privato e agevolare l'esecuzione dei progetti prioritari. Tuttavia, il Gruppo sottolinea che alla fine, a dover pagare saranno i contribuenti o gli utenti e rimarca che la parte pagata dagli utenti è destinata a crescere nel prossimo futuro, come già osservato in alcuni paesi negli anni scorsi.
5. Alcune grandi infrastrutture possono essere finanziate interamente con le tasse. Di conseguenza, il Gruppo ritiene che la costruzione di nuove capacità aeroportuali o un significativo aumento delle capacità esistenti può, in generale, essere finanziata con le future tasse. A tal proposito, il Gruppo è dell'opinione che progetti, come la costruzione di un nuovo aeroporto a Berlino (che considera di alta priorità) devono essere attuati senza aiuti finanziari da parte della Comunità, tranne che per condurre i relativi studi. Gli aeroporti nelle regioni isolate o meno sviluppate costituiscono un'eccezione e dovrebbero poter beneficiare degli aiuti comunitari, attraverso gli strumenti strutturali di finanziamento.

6.6.1.1 Considerare le restrizioni della finanza pubblica

6. Il passato degli attuali Stati membri, nonché nei Paesi aderenti, è stato caratterizzato da investimenti in infrastrutture piuttosto bassi. Il Gruppo ritiene che se tale tendenza generale continua, essa ostacolerà la crescita economica e lo sviluppo sostenibile.
7. Oltre all'importanza dell'investimento, la maggior parte dei progetti raccomandati dal Gruppo presenta incertezze riguardanti il loro costo definitivo *a posteriori* e il loro gettito futuro. Tali rischi, inerenti ai progetti di infrastruttura, rendono aleatoria la redditività per gli investitori privati. Di conseguenza, questi progetti non possono essere eseguiti senza almeno un parziale ma importante finanziamento pubblico, tra cui quello della Comunità.
8. Il Gruppo sottolinea che i progetti prioritari selezionati comportano ragguardevoli vantaggi socio-economici, riducendo i costi (interni ed esterni), migliorando la qualità del trasporto e favorendo lo sviluppo territoriale. Inoltre, questi progetti presentano un alto valore aggiunto europeo: favorendo l'intermodalità, faciliteranno il commercio transnazionale e contribuiranno allo sviluppo sostenibile del trasporto

⁶⁰ COM(2003) 132.

a livello comunitario. Il Gruppo sottolinea il fatto che, a differenza di molti settori, i progetti di investimenti nel settore del trasporto andranno avanti per decenni, a vantaggio delle generazioni future.

9. **Tali progetti migliorano il potenziale di crescita a lungo termine, rafforzano le dinamiche del mercato interno e contribuiscono allo sviluppo sostenibile, per cui possono essere considerati investimenti produttivi⁶¹, con ripercussioni positive per l'intera Unione e la sua competitività.**
10. Il Gruppo raccomanda di conseguenza, che gli Stati membri prendano nella dovuta considerazione tali vantaggi, nel considerare i necessari finanziamenti. A tal proposito, il Gruppo rimarca da una parte l'importanza di tali progetti per la competitività dell'Unione a lungo termine, e dall'altra le attuali limitazioni di bilancio in materia di finanza pubblica. **Il Gruppo attira l'attenzione dei decisori sul rischio a lungo termine di grandi divari tra gli investimenti necessari all'attuazione dei progetti prioritari e l'attuale quadro di bilancio in cui gli Stati membri e la Comunità si trovano ad operare.**
11. Va notato tuttavia che gli investimenti annui necessari per portare a termine i progetti contemplati negli Elenchi 0, 1, 2 e 3 rappresentano solo lo 0,16% del PIL dell'Unione allargata, sebbene tale quota possa essere più alta per i singoli Stati membri. Ciononostante i singoli progetti prioritari sono chiaramente definiti e si può quindi facilmente determinare la relativa spesa pubblica.

6.6.1.2 Un principio di territorialità fortemente ancorato

12. Le autorità regionali e statali sopportano il peso maggiore dei finanziamenti pubblici e i rischi legati ad ogni progetto. Anche nel caso di progetti cofinanziati col Fondo di Coesione, gli Stati interessati risultano responsabili dei rischi derivanti dalla inadempienza degli obiettivi del progetto e possono dover rimborsare le sovvenzioni comunitarie.
13. I progetti prioritari della rete transeuropea assorbono, per definizione, il traffico transnazionale e apportano vantaggi soprattutto agli utenti degli altri Stati membri. Ad esempio, metà del traffico attraverso i Pirenei riguarda i flussi di transito in Francia; non meno dell'80% degli autocarri che attraversano il tunnel del Brennero sono in transito attraverso l'Austria. Il transito in Germania aumenterà di sicuro. L'accessibilità e l'apertura di determinate regioni periferiche dipendono anche da efficaci collegamenti sul territorio dei confinanti Stati membri di transito.
14. È importante notare che, eccezionalmente, i paesi prendono parte al finanziamento di progetti di infrastrutture nei paesi confinanti: il Lussemburgo contribuisce sino a 100 milioni di euro al finanziamento della Linea ad alta velocità tra Metz e Lussemburgo; i Paesi Bassi contribuiscono al finanziamento del treno ad alta velocità in Belgio.
15. Inoltre, nei paesi in cui l'organizzazione politica interna conferisce alle regioni specifici poteri, la crescente partecipazione attiva di determinate regioni può essere individuata nei finanziamenti per le infrastrutture il che permette una diminuzione dei contributi provenienti dai bilanci nazionali.

⁶¹ Teoria della crescita endogena.

16. Tuttavia, un decisivo contributo finanziario rimane, nella maggioranza dei casi, e in misura minore nei paesi ammissibili al Fondo di Coesione, a carico delle autorità nazionali le quali hanno inoltre la responsabilità di dare le necessarie autorizzazioni amministrative.

6.6.1.3 Strumenti finanziari comunitari per affrontare la sfida

17. **In generale, vista l'alta posta in gioco che è la fornitura di un sistema di trasporto europeo sostenibile ed equilibrato e considerati il valore aggiunto europeo dei progetti prioritari e le attuali limitazioni in ambito finanziario, il Gruppo ritiene necessario un sostanziale sostegno finanziario della Comunità**
18. **In particolare, il Gruppo ritiene che i progetti prioritari di eccezionale importanza per il mercato unico, come ad esempio l'attraversamento di barriere naturali, dovrebbero beneficiare di un maggiore sostegno europeo tramite il bilancio comunitario.**
19. La Comunità contribuisce al finanziamento della rete transeuropea di trasporto; infatti, il trattato conferisce alla Comunità il mandato non solo di individuare i progetti di interesse comune sulla rete, ma anche di provvedere ad un sostegno finanziario proveniente dal bilancio TEN o dal Fondo di Coesione. Il regolamento n. 2236/95⁶² del Consiglio, determina le regole generali per la concessione degli aiuti finanziari comunitari nel campo delle reti transeuropee, per condurre degli studi o per eseguire i lavori per progetti di interesse comune.
20. Tale sostegno avviene innanzitutto sotto forma di sovvenzioni dirette mentre il regolamento permette anche di concedere garanzie di prestiti, sconti di interessi o addirittura partecipazioni dirette nei fondi di capitali di rischio. Secondo il Gruppo si deve ampiamente sfruttare questa gamma di possibilità.
21. Nel contempo, la Comunità partecipa ai finanziamenti di tali reti attraverso strumenti strutturali di finanziamento che riguardano le regioni e i paesi meno sviluppati (Fondo di Coesione e FESR). Per i collegamenti all'interno dei futuri Stati membri, lo strumento strutturale di preadesione (ISPA) è disponibile per lo sviluppo delle reti in tali paesi. Nel complesso, la partecipazione della Comunità nell'attuale Unione europea (combinazione di tutti gli strumenti esclusi però i prestiti dalla Banca europea per gli investimenti) raggiunge quasi i 20 miliardi di euro per il periodo 2000-2006. Per mezzo dell'"effetto leva" che tale forma di aiuto dovrebbe determinare, nel periodo considerato potrebbero essere concessi almeno 100 miliardi di euro. **È dunque chiaro che il contributo della Comunità copre soltanto una parte (molto) limitata del fabbisogno finanziario ed è notevolmente insufficiente per contribuire efficacemente allo sviluppo delle reti.**
22. **Il Gruppo sottolinea la differenza tra, da una parte, la natura prioritaria dei progetti individuati nel presente rapporto atti a far fronte all'aumento degli scambi intracomunitari e della mobilità e, dall'altra, l'ammissibilità ai finanziamenti comunitari.** Il presente rapporto considera solo un numero limitato di progetti di interesse comune: l'attenzione è concentrata sull'individuazione degli elementi strategici della rete. Alcuni progetti di interesse comune dovrebbero

⁶² Modificato dal regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1655/99.

tuttavia poter beneficiare degli strumenti finanziari della Comunità quali i Fondi strutturali ed il Fondo di Coesione. La classificazione negli elenchi del Capitolo 6.1 non pregiudica, in ogni caso, la possibilità per tali progetti di essere interamente finanziati da investitori privati.

23. Un numero considerevole di progetti inclusi negli Elenchi 0, 1, e 2 non saranno portati a termine entro le date stabilite senza un sufficiente aiuto comunitario che riesca a mobilitare e coordinare il capitale pubblico e privato. **Questo è, in particolare, il caso dei progetti transfrontalieri e, in misura minore, di alcune strozzature.**
24. I progetti inclusi nell'Elenco 3 costituiscono un caso diverso. Senza pregiudicare la distribuzione dei futuri strumenti finanziari della Comunità quali i Fondi strutturali e il Fondo di Coesione, il Gruppo sottolinea come tali progetti facciano parte soprattutto di una logica di coesione territoriale e svolgano un ruolo decisivo nell'integrazione economica dei paesi o delle regioni interessati garantendone l'accesso ai principali assi. È molto probabile che le capacità di bilancio di molti Stati membri aderenti interessati e le capacità dell'utente di pagare delle tariffe, siano insufficienti a finanziarli. Senza un importante contributo finanziario esterno, in particolare da parte della Comunità, tali progetti non potranno essere portati a termine entro le date stabilite.
25. L'arco di tempo raccomandato dal Gruppo per portare a termine i progetti, è notevolmente più lungo di quello per le prospettive di bilancio della Comunità; si estende lungo un periodo che copre le prospettive fissate da Berlino e Copenaghen sino alla fine del 2006, le prospettive del periodo successivo da cui hanno già avuto inizio le preparazioni nonché le prospettive successive.

<i>Miliardi in €</i>	<i>1993-1999</i>	<i>2000-2006</i> <i>UE 15</i>	<i>2000-2006</i> <i>UE 25</i>
Bilancio TEN	2,2	4,2	4,4
Fondi di Coesione	7,6	9	12,8
FESR*	5	6	6
ISPA	--	2,1	na
Totale	14,8	21,3	23,2

* *Stima DG TREN per la quota assegnata alla TEN-T.*

26. Non è compito del Gruppo trarre conclusioni sulla percentuale che la politica per la rete transeuropea dovrebbe avere nelle prossime prospettive finanziarie della Comunità, rispetto ad altre politiche comunitarie; non è nemmeno suo compito anticipare il totale del bilancio disponibile a livello comunitario.
27. **Il Gruppo sottolinea che una politica di trasporto sostenibile nell'Unione allargata, costituisce il presupposto per un'integrazione europea, sia a livello di popolazione che a livello di integrazione economica dettata dal mercato interno e dall'unione monetaria.** È dunque importante sottolineare che, solo per il periodo 2004-2013, i progetti prioritari inclusi negli Elenchi 0, 1 e 2 rappresentano un importo totale di investimenti per più di 208 miliardi di euro. **Senza appropriati finanziamenti provenienti dai futuri strumenti finanziari per la rete transeuropea, molti di questi progetti prioritari non potrebbero essere portati a termine entro le date stabilite o addirittura potrebbero essere abbandonati.**

28. A tal proposito, il Gruppo nota con interesse l'idea del Parlamento europeo⁶³ nella risoluzione sul Libro bianco sulla politica per un trasporto comune “*di istituire nel quadro delle prospettive finanziarie, un Fondo europeo di trasporto che sia uno strumento finanziario con un adeguato bilancio, applicabile a tutti gli Stati dell'Unione per tutti i modi di trasporto e tutte le problematiche del settore*”.
29. La Banca per gli investimenti europei (BEI) svolge un ruolo importante: ottiene prestiti sui mercati internazionali a tassi vantaggiosi e può quindi concedere prestiti a condizioni altrettanto vantaggiose per i progetti di interesse comune. Dal 1993, la BEI ha approvato prestiti per i progetti TEN-T per un importo pari a 80 miliardi di euro e ha finanziato 40 miliardi di euro in partnership pubblico - private.
30. **Il Gruppo accoglie con interesse la prontezza della BEI a creare un nuovo “Sistema di Investimenti TEN (*TEN Investment Facility - TIF*)” che concede prestiti a lungo termine (35 anni) in grado di coprire sino al 75% dei costi per i progetti TEN-T, a concorrenza di 50 miliardi di euro per il periodo 2004-2010. Tali agevolazioni offriranno una flessibilità particolare quanto a scadenze, periodi di dilazione, rimborso.**
31. Nel quadro di tale servizio, la BEI prevede di conferire priorità ai progetti per la rete transeuropea che contribuiscono allo sviluppo regionale, ai progetti transfrontalieri e ai sistemi di trasporto intelligenti. Il Gruppo accoglie con interesse tali priorità, soprattutto per i progetti transfrontalieri.
32. Inoltre, nel contesto dei finanziamenti privati e delle partnership pubblico – privato (PPP) per la TEN, oltre al Sistema di finanziamento strutturato per i prestiti ad alto rischio, la BEI potrebbe fornire un programma speciale di garanzia per gli investimenti a lungo termine.
33. Si potrebbe anche prevedere di creare un fondo di capitali per le infrastrutture che fornisca capitali propri e crediti non garantiti, nell'ottica di aumentare il capitale delle società dei progetti (o altri strumenti speciali per i progetti) e finanzi l'avvio e la praticabilità di finanziamenti per condurre degli studi. Il fondo potrebbe essere gestito dalla BEI e basato su risorse provenienti dalla Commissione, dalla BEI e dal settore privato; esso darebbe priorità ai progetti prioritari individuati nel presente rapporto.
34. Una struttura specifica (*Special Purpose Vehicle, SPV*) potrebbe permettere di acquistare il portafoglio di prestiti TEN dalle istituzioni finanziarie nazionali, convertirlo in titoli negoziabili ed emettere obbligazioni primarie (*AAA bonds*) sul mercato. Questo permetterebbe di investire nuove risorse nella TEN e, nel contempo, attenuerebbe il fabbisogno di fondi propri da parte delle istituzioni finanziarie emittenti. Il Gruppo BEI potrebbe essere coinvolto in tali transazioni.

6.6.1.4 Maggiore efficienza per gli aiuti finanziari comunitari

35. Le risorse comunitarie sono molto limitate e, dunque, preziose, donde l'importanza di una gestione ottimale. L'esperienza ha dimostrato che, nel chiedere le sovvenzioni, i paesi tendono a ripartirle su una molteplicità di progetti di piccola entità. I progetti di Essen, sebbene dichiarati priorità dai Capi dello Stato e di

⁶³ Risoluzione del 12 febbraio 2003, relatore M. Juan de Dios Izquierdo Collado. Paragrafo 82.

governo, hanno ricevuto solo il 4% del bilancio dedicato alla rete transeuropea per il periodo 2000-2006 e leggermente meno delle metà del bilancio messo a disposizione per il periodo precedente. Poiché i progetti⁶⁴ raccomandati dal Gruppo presentano un alto valore aggiunto europeo, **il Gruppo raccomanda che in futuro venga messa a disposizione della rete transeuropea una quota più importante di strumenti finanziari.** Questo tipo di concentrazione dovrebbe, idealmente, includere gli strumenti strutturali di finanziamento nei paesi interessati.

36. La coesistenza di vari strumenti finanziari, ciascuno con la propria logica, determina una certa asimmetria nei tassi d'intervento tra i paesi e le regioni che possono beneficiare degli strumenti strutturali di finanziamento, e quelli ammissibili esclusivamente per il bilancio destinato alla rete transeuropea. Di conseguenza, i lavori nei corridoi che collegano i paesi periferici coi paesi di transito, subiscono un eccessivo ritardo nel territorio di questi ultimi, poco motivati ad investire in infrastrutture di cui beneficiano in un primo momento i loro vicini. L'extraterritorialità per l'ammissibilità agli strumenti strutturali di finanziamento o a nuovi strumenti finanziari adattati, potrebbe costituire, a tal riguardo, una soluzione che sarebbe consigliabile vagliare nel caso delle sezioni transfrontaliere dei progetti sui grandi assi.
37. **Il tasso d'intervento dei finanziamenti comunitari dovrebbe, in generale, essere differenziato a seconda dei vantaggi di cui possono godere gli altri paesi, soprattutto i paesi confinanti.** Tale modulazione non sarebbe contraria al principio della territorialità dei finanziamenti per le infrastrutture e dovrebbe apportare vantaggi in primo luogo ai progetti transfrontalieri utilizzati per i trasporti su lunga distanza.
38. I collegamenti transfrontalieri sono essenziali per gli scambi tra gli Stati membri e per i collegamenti sui grandi assi transeuropei. L'"effetto frontiera" si traduce spesso in un più leggero traffico locale che tende a ridurre la redditività dei progetti transfrontalieri rispetto a quelli collocati al centro delle reti nazionali. Il divario da colmare col finanziamento pubblico sarebbe, di conseguenza, maggiore.
39. Tuttavia, le autorità nazionali dimostrano, in generale, una palese riluttanza a finanziare le sezioni transfrontaliere, non solo perché è complesso coordinare tra gli Stati membri la definizione ed esecuzione di un progetto, ma anche a causa di arbitrariati di bilancio in merito ai ricavi provenienti dalle infrastrutture di cui beneficerebbero le priorità nazionali, senza prendere in considerazione il concetto più ampio di interesse europeo. **Occorre ricordare che la gran parte delle sezioni transfrontaliere individuate nel presente rapporto saranno portate a termine solo dopo il 2010, a differenza di altre sezioni.**
40. **Il Gruppo sostiene l'idea che la Comunità possa svolgere un ruolo più attivo nel promuovere l'esecuzione dei collegamenti transfrontalieri** e che si dovrebbe esaminare attentamente la possibilità di aumentare il tasso d'intervento della Comunità nel bilancio TEN, come già proposto dalla Commissione nella proposta del 3 dicembre 2001⁶⁵. A differenza di quanto si possa pensare, l'impatto sul bilancio di un tale aumento non sarebbe esorbitante poiché il costo delle sezioni

⁶⁴ Inclusi i progetti riguardanti le tematiche di cui ai capitoli 6.2 e 6.3.

⁶⁵ COM(2001) 545 def.

transfrontaliere per il periodo 2007-2013 è leggermente inferiore a 15 miliardi di euro⁶⁶.

41. Il Gruppo perciò raccomanda al Consiglio di riesaminare la proposta della Commissione di modificare il regolamento (CE) n. 2236/95 che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee, allo scopo di aumentare tale aiuto al 20% nel caso di determinati progetti transfrontalieri invece dell'attuale 10% - proposta approvata dal Parlamento europeo. Senza pregiudicare il risultato della procedura di codecisione, tale proposta può chiaramente costituire un primo effettivo passo verso aiuti basati sui vantaggi ai paesi confinanti.

6.6.1.5 Partnership pubblico - privato: una migliore gestione di rischi e costi

42. La capitalizzazione dei vari mercati finanziari in Europa ammonta a svariati trilioni di euro. In teoria essi potrebbero facilmente assorbire il fabbisogno finanziario per completare la rete transeuropea di trasporto. Il problema non è la mancanza di capitale privato poiché la maggiore difficoltà risiede a livello di divisione del rischio tra investitori privati ed autorità pubbliche. Un quadro normativo più chiaro ed omogeneo in Europa potrebbe, probabilmente, incoraggiare gli investitori privati ad assumere una fetta più larga dei rischi e incanalare maggiori finanziamenti privati nella costruzione delle infrastrutture.
43. Oggigiorno, tranne rare eccezioni, lo sviluppo dei principali porti ed aeroporti può autofinanziarsi tramite i proventi derivanti dalle infrastrutture. Tuttavia, questo non è il caso del trasporto terrestre:
 - le ferrovie, il cui sviluppo è stato in gran parte finanziato dagli investitori privati nel XIX secolo, devono competere con le strade il cui uso è praticamente gratuito;
 - la navigazione interna ha sofferto di una mancanza cronica di investimenti per quasi due secoli;
 - gli automezzi pesanti contribuiscono solo ad una piccola parte del pedaggio autostradale mentre il grosso dei costi di costruzione delle infrastrutture è determinato dai necessari elementi tecnici e di costruzione.
44. Per il trasporto terrestre, gli investitori privati non possono, in generale, assicurare il costo totale della costruzione a causa delle tariffe relativamente - ed apparentemente - basse, applicate per l'uso delle infrastrutture. Si rende dunque necessario un finanziamento di natura mista.
45. Tali regimi⁶⁷, sotto forma di concessioni, danno agli Stati la possibilità di limitare i loro aiuti finanziari a quanto si rende necessario per colmare la differenza tra ciò che è redditizio per la collettività e ciò che invece è redditizio dal punto di vista

⁶⁶ Inclusi i progetti nei paesi di coesione ed escluse le autostrade del mare.

⁶⁷ Lo scopo principale delle Partnership Pubblico – Privato (PPP) è garantire ai servizi pubblici la partecipazione ed i finanziamenti del settore privato. Se sono costituite su base di concessione, la proprietà dell'infrastruttura rimane al settore pubblico anche se il concessionario svolge l'attività a proprio rischio.

finanziario. Nel caso di grandi e complessi progetti, soprattutto i progetti ferroviari transfrontalieri, questi regimi risultano piuttosto difficili e in ogni caso, il contributo potenziale del settore privato è limitato per effetto dei rischi e del rendimento che si materializza dopo molto tempo. Comunque, il Gruppo sottolinea che sia per la ferrovia che per la navigazione interna, il potenziale del capitale privato è molto basso.

46. **Le Partnership pubblico-privato, sebbene non garantiscano una quota importante di capitale privato, hanno una qualità essenziale ossia quella di imporre una maggiore trasparenza dei costi e una più ferrea gestione da parte delle autorità pubbliche.** Esse obbligano gli Stati a definire la loro politica a lungo termine (regolamentazione, tariffazione delle infrastrutture) e ad impegnarsi, contrattualmente, a ridurre i rischi. Una chiara scissione dei rischi tra autorità pubbliche e settore privato è, effettivamente, essenziale. Tuttavia, i rischi sono di natura molto diversa (rischi futuri inerenti il livello di reddito⁶⁸, rischi di slittamento dei costi di un progetto all'atto della costruzione, rischi dei tassi di scambio per gli Stati fuori dalla zona euro) e sono particolarmente difficili da valutare.
47. La pratica della valutazione del rischio rimane poco diffusa in un settore che rientra tradizionalmente nella sfera pubblica. I decisori non sono abituati ad individuare soluzioni finanziarie miste (pubblico – privato). Di conseguenza, questo atteggiamento tradizionale scoraggia gli investitori privati. **Il Gruppo propone che in futuro i grandi progetti prioritari per la rete transeuropea, siano oggetto di un'analisi dei vari rischi e delle varie opportunità finanziarie connesse, e suggerisce che la Commissione esamini ulteriormente questa problematica assieme alla BEI.**
48. La diffusione del rischio costituisce la chiave di successo delle partnership pubblico - privato. I meccanismi di garanzia svolgono un ruolo essenziale al riguardo. La Comunicazione della Commissione sullo sviluppo della rete transeuropea anticipa l'idea che la Comunità dia garanzie ai concessionari in merito al rischio di non completamento o ritardo in determinate sezioni⁶⁹. Ad esempio, la società che avrà il contratto di concessione per costruire e rendere operativa la linea ferroviaria tra Figueras e Perpignan, riuscirebbe a coprire, con una tale garanzia, le perdite di ricavi dovute al mancato completamento della sezione tra Perpignan e Nîmes.
49. In virtù dell'articolo 103 del trattato CE, la Comunità potrebbe concedere congiuntamente agli Stati membri interessati e alla Banca europea per gli investimenti, garanzie sui prestiti per finanziare i progetti prioritari. Tali garanzie rifletterebero l'interesse e la fiducia dell'Unione per un determinato progetto.
50. Per coprire tali garanzie, sarebbe opportuno prendere in considerazione un "Fondo comune di rischio" che, come per i sistemi di assicurazione, permetterebbe di conglobare i rischi di un numero sufficiente di progetti. Tale Fondo comune di rischio, potrebbe essere istituito sulla base di pratiche stabilite con la BEI e sarebbe finanziato dagli Stati membri interessati e dalla Comunità.

⁶⁸ Soprattutto se le priorità relative alla politica di trasporto cambiano.

⁶⁹ Inoltre, le regole di monitoraggio del deficit pubblico non si riferiscono alle garanzie fornite da Stati e regioni.

51. **Il finanziamento di tale riserva prenderebbe in considerazione il livello di probabilità che rischi limitati si materializzino.** Il contributo del bilancio della Comunità a questo fondo comune, sarebbe finanziato dalla linea di bilancio TEN-T o, eventualmente, da contributi provenienti da altri strumenti finanziari quali i Fondi strutturali e i Fondi di coesione. **Il Gruppo suggerisce che la Commissione esamini la fattibilità di tali nuovi meccanismi di garanzia e che valuti il potenziale di un tale approccio nel quadro di un lavoro sulle nuove prospettive finanziarie.**
52. Nel quadro dello sviluppo delle autostrade del mare, tale problematica non è destinata ad attirare capitale privato bensì ad organizzare servizi di interesse generale in conformità coi regolamenti in materia di concorrenza. Sono anche necessarie partnership pubblico - privato di dimensioni molto più piccole e di natura diversa.
53. A causa della mancanza di tempo, il Gruppo non è riuscito a stimare il potenziale del capitale privato per i finanziamenti ai progetti prioritari. Sulla base dell'esperienza e delle previsioni contenute nei piani nazionali, il Gruppo ritiene che, nel migliore dei casi, per il trasporto terrestre, il settore privato possa assicurare il 10-30% dell'importo totale dei costi dei progetti prioritari. Naturalmente la partecipazione varia notevolmente da progetto a progetto ed è quindi consigliabile adottare un approccio caso per caso, onde valutare in modo accurato il contributo potenziale degli investitori privati. **Il Gruppo suggerisce che la Commissione definisca il quadro di tale esercizio.**

6.6.2. Adattare il quadro giuridico e politico

54. Le Partnership Pubblico – Privato devono far fronte a rilevanti ostacoli di natura legale, economica e, a volte, anche politica. Il Gruppo considera necessario sviluppare buone pratiche e aggiornare a medio termine l'attuale quadro giuridico al fine di attirare soprattutto gli investitori privati.

6.6.2.1 Le leggi relative alle concessioni

55. La revisione dello stato giuridico delle concessioni è stata già avviata in vari Stati membri. Nell'attuale diritto comunitario, le concessioni non sono coperte da direttive sui contratti pubblici (tranne per le concessioni che includono lavori la cui esecuzione è soggetta a norme della direttiva 93/37). Nella Comunicazione interpretativa datata 29 aprile 2000, la Commissione puntualizza tuttavia, i principi che derivano dalle disposizioni del trattato delle libertà fondamentali, in particolare gli obblighi inerenti la concorrenza e il trattamento equo. La Corte di Giustizia ha confermato tale interpretazione, in particolare nella sentenza Telaustria⁷⁰.
56. In occasione della nuova redazione delle direttive sugli appalti pubblici⁷¹, la Commissione ha proposto l'avvio di nuove procedure di aggiudicazione, il cosiddetto "dialogo competitivo". Tale procedura si riferisce ai mercati complessi, in particolare quando l'entità giuridica non è in una posizione tale da definire i mezzi tecnici che possono soddisfarne le esigenze, oppure l'assetto giuridico e/o

⁷⁰ Causa 324/98, sentenza del 7 dicembre 2000.

⁷¹ COM (2000) 275 def.

finanziario di un progetto. La procedura del dialogo competitivo permette, nella fase iniziale, dialoghi bilaterali con vari candidati. Il dialogo cessa nel momento in cui l'entità conferente è in grado di individuare le soluzioni che soddisfano. Segue la fase di gare d'appalto e la valutazione degli appalti. **Il Gruppo prende nota con interesse di tali cambiamenti.**

6.6.2.2 Concorrenza regolamentata in materia di trasporto

57. La coerenza delle politiche di trasporto è di primaria importanza per mobilitare gli investitori privati. Il Gruppo sottolinea l'importanza che l'applicazione delle politiche di trasporto a livello di Stati e di Comunità, sia coerente con l'elenco delle priorità, una volta adottate dal Consiglio e dal Parlamento. Investimenti non coordinati per le infrastrutture, mercati di trasporto non molto competitivi, gestione inadeguata della domanda, mancanza di norme comuni, sono fattori che influenzano direttamente le economie dei progetti prioritari individuati dal Gruppo. A tale proposito è molto importante stabilire norme di interoperabilità, la cui definizione è in corso, applicabili ai nuovi Stati membri.
58. Le attuali riforme settoriali, in particolare nel trasporto ferroviario, svolgono un ruolo chiave. L'apertura del mercato ferroviario di merci alla concorrenza, stabilita dal Consiglio e dal Parlamento, crea nuove opportunità di mercato a livello europeo. Tali nuove regole, accompagnate da una serie di norme tecniche volte ad assicurare l'interoperabilità, devono ancora essere completamente attuate. **Il Gruppo sottolinea che la loro applicazione migliorerà l'aspetto economico della maggior parte dei progetti raccomandati nel presente rapporto. Le nuove infrastrutture non saranno utilizzate per vagoni vuoti che fanno viaggi di ritorno vuoti, poiché è possibile organizzare dei "ritorni carichi".**

6.6.2.3 Tariffazione delle infrastrutture

59. **Il Gruppo sottolinea soprattutto la necessità di un quadro comune stabile per la tariffazione delle infrastrutture. La tariffazione per un uso efficiente delle infrastrutture, renderebbe possibile creare un quadro più favorevole agli investimenti, permettendo anche ai gestori delle infrastrutture di coprire tutti o parte dei loro costi.**
60. Il Gruppo ricorda che in questo contesto la costruzione e il finanziamento dei tunnel delle Alpi (e di conseguenza, dei Pirenei) nell'arco di tempo proposto risultano realistici solo se un'adeguata struttura permetterà un finanziamento incrociato della nuova infrastruttura tramite pedaggi nuovi o già applicati oppure un più sostanziale intervento da parte della Comunità.
61. Il Gruppo osserva che il finanziamento incrociato è permesso in svariati Stati membri, finché sussiste un chiaro rapporto funzionale in relazione, ad esempio, a disponibilità e qualità tra le diverse infrastrutture interessate. Nota altresì che il Consiglio europeo di Copenaghen (dicembre 2002) ha chiesto alla Commissione di presentare un nuovo strumento legislativo per modificare la direttiva 1999/62 (la cosiddetta direttiva "Eurovignette"), e suggerisce, come annunciato dalla Commissione, che tale strumento dovrebbe specificare le condizioni di attuazione del finanziamento incrociato, tenendo presente quanto sopra.

6.6.3. Organizzare il coordinamento degli investimenti

6.6.3.1 Coordinamento tra i grandi assi europei

62. La redditività dell'investimento è strettamente legato all'entrata in funzionamento delle varie sezioni nell'asse in questione. L'esperienza mostra che la redditività socio-economica dei grandi progetti della rete transeuropea è deludente a causa dei ritardi nei lavori degli altri progetti situati sugli stessi assi transeuropei. Gli investimenti devono quindi essere meglio sincronizzati nei principali corridoi.
63. **È pertanto necessario uno stretto coordinamento fra gli Stati interessati dallo stesso asse. Per ogni grande asse (corridoio) europeo, si potrebbe istituire un'entità di coordinamento, di cui la Comunità farebbe parte, per la durata dei progetti prioritari situati sull'asse. L'articolo 155 del trattato CE conferisce alla Commissione il potere di prendere qualunque iniziativa utile a promuovere il coordinamento tra gli Stati membri. Sarebbe compito della Commissione designare, di concerto con gli Stati membri interessati, una personalità incaricata di coordinare, stimolare la cooperazione, assicurare il necessario seguito e prendere le misure necessarie al funzionamento di tale coordinamento**
64. Quanto sopra è simile all'idea di una "Struttura europea", menzionata dalla Commissione nella sua comunicazione "*Sviluppare la rete transeuropea di trasporto*". Tali entità potrebbero, nel lungo termine, evolvere in strutture comuni col compito di promuovere i progetti ad investitori privati e pubblici. Gli Stati membri direttamente interessati al completamento di un progetto prioritario potrebbero acquisire del capitale. Quelli che invece non possono o non vogliono essere direttamente coinvolti nella gestione di grandi progetti, potrebbero delegare tale compito a queste strutture.
65. Senza pregiudicare le future prospettive finanziarie e gli aiuti strutturali che saranno disponibili dopo il 2006, il Gruppo raccomanda che gli Stati membri interessati, preparino la propria pianificazione e programmazione dei trasporti per il successivo periodo di bilancio, sulla base delle priorità individuate dal presente rapporto.

6.6.3.2 Entità giuridiche transnazionali per i grandi progetti transfrontalieri

66. Il coordinamento di un progetto tra le varie parti coinvolte (siano esse entità pubbliche o private), risulta essenziale, soprattutto per le infrastrutture transfrontaliere. Tuttavia, l'avvio di una struttura per progetto, che deve gestire tale coordinamento nella fase di sviluppo e che detiene la responsabilità di ottenere il capitale pubblico e privato, risulta piuttosto complesso. L'approvazione da parte del Consiglio l'8 ottobre 2001 dello Statuto della Società Europea (SE) fornisce già alcune soluzioni.
67. Lo statuto della Società europea comporterà, infatti, a partire dalla sua applicazione nel 2004, semplificazioni e sostanziali economie di scala, nella definizione delle società incaricate della gestione dei progetti transfrontalieri. Nel quadro della "Società europea" (con un capitale azionario autorizzato dagli Stati membri, società private e con la partecipazione della BEI), si potrebbe prospettare la creazione di società per i grandi progetti TEN-T transfrontalieri, utilizzando a tale scopo la struttura o, almeno, lo spirito dell'impresa comune Galileo.

6.6.4. *Adattare i metodi di valutazione allo sviluppo sostenibile*

6.6.4.1 Metodi più omogenei di valutazione economica

68. La base di qualunque decisione in merito agli investimenti per le infrastrutture, è costituita dall'impatto socio-economico del progetto. I metodi per calcolare i costi ed i vantaggi di un progetto sulle infrastrutture, costituiscono un prezioso strumento di programmazione. Il Gruppo rimarca la notevole differenza delle pratiche in atto negli Stati membri e tra i diversi modi di trasporto. I metodi applicati variano notevolmente nella valutazione degli effetti esterni e nei criteri utilizzati, quali i tassi di sconto che influenzano direttamente le decisioni da prendere. Tale diversità incide sulla trasparenza e la chiarezza della valutazione dei progetti transfrontalieri. L'armonizzazione di tali metodi appare dunque auspicabile. **Qualora la Comunità diventasse un importante partner finanziario nella realizzazione dei progetti transfrontalieri, sarebbe logico che la Commissione proponesse metodi comuni di valutazione.** Inoltre, la Commissione valuta le sovvenzioni richieste nell'ambito degli strumenti strutturali di finanziamento, attraverso metodi armonizzati di valutazione dei costi e dei benefici. Tale approccio costituisce un potente vettore di diffusione ed armonizzazione di buone pratiche in merito all'analisi costi/benefici.
69. Le attuali pratiche mostrano altri limiti, soprattutto in relazione alle infrastrutture ferroviarie. Le conseguenze positive sullo sviluppo sostenibile delle infrastrutture ferroviarie sono visibili solo nel lungo termine e non possono essere incluse correttamente nelle analisi tradizionali costi/benefici. Inoltre, alcuni Stati membri dedicano molta attenzione al risparmio di tempo per i passeggeri, ma non prestano sufficiente attenzione al valore aggiunto in termini di nuove capacità per le merci. L'attuale mercato ferroviario è in profondo mutamento, soprattutto a causa dell'apertura del mercato e non è opportuno prevedere il traffico in base alle tendenze del passato. Analogamente, gli effetti delle infrastrutture dei vari modi di trasporto, in termini di sviluppo territoriale, risultano difficili da inglobare, in modo trasparente, nella valutazione di tali effetti poiché ciò può comportare una sotto o sovravalutazione. **Il Gruppo raccomanda pertanto alla Commissione di continuare a sostenere la ricerca in questo campo e di diffondere le buone pratiche.**

6.6.4.2 Considerare lo sviluppo sostenibile

70. Limitare l'emissione di gas ad effetto serra, costituisce probabilmente la sfida ambientale più importante dell'attuale politica dei trasporti. Il settore dei trasporti è una delle attività umane che contribuisce maggiormente alla produzione di tali gas. L'aumento delle emissioni di biossido di carbonio non può essere controllato senza una forte volontà politica a operare un trasferimento modale significativo verso il trasporto ferroviario e la navigazione interna. Se ciò non si verifica, sarà difficile rispettare gli impegni assunti dall'Unione nell'ambito del protocollo di Kyoto, nonostante il progresso tecnologico dell'industria automobilistica previsto nei prossimi decenni. Per questo motivo il Gruppo ha dato una forte importanza al criterio relativo allo sviluppo sostenibile. **Le priorità del Gruppo sono allineate all'obiettivo stabilito dal Consiglio europeo di Göteborg di conferire la priorità alle infrastrutture per il trasporto intermodale, il trasporto ferroviario, marittimo e fluviale.**

6.6.4.3 Le procedure di valutazione dell'impatto ambientale

71. La realizzazione dei progetti prioritari deve costituire un esempio per il rispetto delle varie direttive comunitarie in materia di tutela ambientale, in particolar modo la direttiva del Consiglio 85/337/CEE datata 27 giugno 1985, riguardante la valutazione degli effetti di determinati progetti pubblici e privati sull'ambiente⁷² e la direttiva 92/43 del 21 maggio 1992 sulla conservazione degli habitat naturali, la fauna selvatica e la flora⁷³. **Il Gruppo non ha ignorato il fatto che le infrastrutture possono provocare dei danni all'ambiente circostante; si consiglia di attenuarli, il più possibile, a monte, sin dalla fase di progettazione (sicurezza, inquinamento acustico, inquinamento delle acque, ecc.).**
72. La legislazione in materia di tutela dell'ambiente è spesso considerata una delle cause dei ritardi registrati di frequente nell'esecuzione dei grandi progetti. Prendere in considerazione gli effetti sull'ambiente può contribuire ad allungare la durata degli studi o il completamento di un progetto ma il Gruppo sottolinea che ciò consente di realizzare infrastrutture di qualità superiore, nel rispetto dello sviluppo sostenibile. Spetta ai promotori delle infrastrutture e ai decisori politici anticipare queste lunghe scadenze di sviluppo e avviare a monte gli studi sui progetti. Toppo spesso, gli studi non sono sufficientemente sviluppati nel momento in cui occorre prendere decisioni politiche. Se gli studi relativi ad alcuni dei progetti prioritari scelti fossero stati ad uno stadio più avanzato ciò avrebbe agevolato i lavori del Gruppo.
73. Per evitare ritardi nella successiva fase di programmazione, i gestori della rete devono incorporare quanto prima nei lavori la dimensione ambientale tramite, in particolare, i requisiti previsti dalla direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente. Il COREPER ha già proposto al Consiglio Trasporti del 25 settembre 2002, di invitare la Commissione a elaborare, di concerto con gli Stati membri, metodi per applicare la valutazione ambientale strategica, con l'obiettivo di assicurare *inter alia* un adeguato coordinamento, evitare un moltiplicarsi di sforzi e semplificare ed accelerare le procedure relative ai progetti transfrontalieri e ai corridoi. **Il Gruppo sottoscrive tale richiesta allo scopo di giungere presto ad una metodologia comune per tutti i progetti prioritari – ed altri progetti della rete TEN-T - ai fini dell'applicazione di questa direttiva.**

6.6.4.4 Agevolare tali procedure tramite commissioni d'inchiesta transnazionali

74. Il Gruppo ha esaminato la possibilità di andare oltre l'armonizzazione delle procedure relative alla tutela ambientale e chiede alla Commissione di riflettere sulla possibilità di permettere **un'unica procedura di consultazione pubblica valida per più Stati membri** e non solo per lo Stato membro che promuove il progetto. Si dovrebbe quindi istituire una commissione d'inchiesta "transnazionale" cui convogliare le reazioni di tutte le parti interessate nello Stato membro in causa.

⁷² GU L 175 del 5.7.1985, pag. 40.

⁷³ GU L206 del 22.7.1992, pag. 7.

75. Tale procedura costituirebbe uno strumento a disposizione degli Stati membri. **Sarebbe un optional nel senso che si applicherebbe solo se gli Stati membri interessati al progetto specificano preliminarmente di voler usare tale procedura.** La procedura potrebbe riguardare, inoltre, qualunque progetto di infrastrutture in senso lato, sia esso destinato al trasporto, all'energia o alle telecomunicazioni, oltre quelli collocati della TEN-T.
76. La procedura dovrà considerare come punto d'inizio la Convenzione UNECE Espoo 1991 sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero⁷⁴. Questa convenzione definisce i principi da seguire per tener conto degli effetti transfrontalieri dei progetti nelle valutazioni dell'impatto, siano essi progetti transfrontalieri o non, e per lo scambio di informazioni tra i paesi interessati. La procedura prevista nella fattispecie, andrebbe oltre la convenzione poiché prevederebbe un'unica dichiarazione e procedura di impatto in tutti gli Stati membri interessati.
77. Questo tipo di procedura comporterebbe svariati vantaggi: **un'unica inchiesta nei vari Stati interessati** anziché una giustapposizione di procedure nazionali inevitabilmente non coordinate; **la redazione di un'unica dichiarazione di impatto** per progetto. Bisogna infatti considerare con una certa urgenza le conseguenze positive o negative a livello di tutti gli Stati membri coinvolti nel progetto in questione e non solo dello Stato che promuove il progetto. Sarebbe possibile organizzare **una consultazione, in conformità con la direttiva 2001/42/CE, tra tutti i soggetti interessati in diversi Stati membri.**

6.7. SEMPLIFICARE LE FUTURE REVISIONI DEGLI ELENCHI DEI PROGETTI PRIORITARI

6.7.1. Necessità di una revisione periodica

1. L'elenco dei progetti prioritari non è imm modificabile: deve evolvere nel tempo riflettendo il fabbisogno reale e il livello di avanzamento dei progetti. La flessibilità dell'elenco dei progetti prioritari resta necessaria. Infatti, qualora i lavori di determinati progetti contemplati nell'Elenco 1 non iniziassero entro la data stabilita, il loro status di progetti prioritari della rete transeuropea sarebbe inevitabilmente riesaminato. Inoltre, l'Elenco 2 prevede progetti di estrema importanza per l'Europa che potrebbero andare avanti se, ad esempio, si giungesse ad un accordo politico tra i paesi interessati in merito ad allineamento e scadenze.
2. Il Gruppo Christophersen aveva raccomandato la revisione periodica dell'elenco dei progetti prioritari, ma sono già trascorsi dieci anni dai lavori di tale Gruppo il che costituisce un eccessivo lasso di tempo per effettuare una revisione. La Commissione ha quindi ritenuto necessario aggiornare l'elenco di Essen con nuove proposte.

6.7.2. L'evoluzione dell'elenco dei progetti prioritari

3. Il Gruppo propone la revisione dell'elenco dei progetti prioritari e dunque degli orientamenti sulla rete transeuropea di trasporto, dopo un certo periodo di tempo. La durata degli orientamenti e di gran parte dei progetti prioritari, eccede di molto la durata delle prospettive di bilancio della Comunità. Il Gruppo suggerisce che tale

⁷⁴ Disponibile sul sito dell'UNECE al seguente indirizzo: <http://www.unece.org/env/eia/eia.htm>.

revisione sia preferibilmente sincronizzata con i tempi delle prospettive di bilancio della Comunità.

4. A tal fine, si dovrebbe istituire un gruppo di rappresentanti nominati dai Ministeri del Trasporto al più tardi entro il 2010⁷⁵. Il gruppo dovrebbe indirizzare le raccomandazioni alla Commissione in tempo per preparare una proposta di revisione degli orientamenti e delle successive prospettive di bilancio. Occorre altresì notare che la procedura di codecisione per adottare gli orientamenti comunitari e, di conseguenza, i progetti prioritari, richiede tempo e si deve tenerne conto nella programmazione del processo.
5. Tale gruppo avrebbe inoltre bisogno di un anno per poter condurre un'approfondita analisi poiché il periodo di sei mesi concesso all'attuale Gruppo è in realtà troppo breve.
6. Il Gruppo suggerisce che il prossimo esercizio sia preceduto da un'analisi dell'interesse socio-economico e della redditività dei singoli progetti, in modo che il gruppo possa meglio comprendere i rischi associati ai vari progetti. In particolar modo, la BEI dovrebbe poter fornire opinioni dettagliate sulla redditività dei diversi progetti.
7. Sarebbe opportuno quindi che la Commissione invitasse gli Stati membri a presentare i propri progetti almeno sei mesi prima dell'istituzione del gruppo in modo da permettere ai servizi della Commissione e della BEI di esaminare i progetti nei dettagli, prima del lavoro del gruppo. La segreteria del gruppo dovrebbe avere la possibilità di ricorrere a consulenti esterni ed indipendenti, in caso di dubbi su alcuni aspetti economici, ambientali, sociali e tecnici di determinati progetti. Un numero maggiore di documenti aggiornati sulle analisi del traffico, accompagnati da mappe sul volume dei flussi di traffico su alcuni dei grandi assi, dovrebbe essere messo a disposizione del gruppo in tempo per i suoi lavori.

6.7.3. L'approccio dal basso verso l'alto (bottom-up) è ormai insufficiente

8. In vista dell'integrazione della rete transeuropea di trasporto, l'approccio dal basso verso l'alto è ormai insufficiente a determinare i progetti prioritari. Nessun Stato membro può sostenere di avere un quadro globale delle necessità di trasporto a livello di Unione allargata.
9. Il Gruppo suggerisce dunque di istituire un Osservatorio europeo dei trasporti col compito di stilare regolarmente un inventario del traffico sui grandi assi e di stabilire previsioni europee di riferimento sul traffico. Tale Osservatorio potrebbe fornire gli strumenti necessari alle entità di cui al Capitolo 6.6 e soprattutto, affiancherebbe la Commissione nell'espletare i compiti assegnatili dal trattato, presentando proposte inerenti la scelta dei progetti prioritari nonché attivando l'allarme nel momento in cui i ritardi nell'attuazione dei progetti causano o potrebbero causare un serio malfunzionamento del mercato interno.

⁷⁵ Supponendo che le prossime prospettive di bilancio coprano un periodo di 7 anni.

7. ELENCO DEI MEMBRI

- Presidente: Sig. Karel **VAN MIERT**
Ex Vicepresidente della Commissione e Commissario preposto ai Trasporti
- Austria Sig. Gerold **ESTERMANN**
Direttore, « Gesamtverkehrsmanagement, Logistik und Telematik », Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- Belgio Sig. Luc **MARECHAL**
Capo Gabinetto, Ministère de la mobilité et des transports
- Danimarca Sig. Thomas **EGEBO**
Segretario permanente, Ministero dei Trasporti
- Sostituto:
Sig. Jørn **HOLDT**
Head of International Division, Ministero dei Trasporti
- Germania Sig. Ulrich **SCHÜLLER**
Direttore, Grundsatzabteilung, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
- Sostituto:
Sig. Jürgen **PAPAJEWSKI**
Regierungsdirektor, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
- Spagna D. Antonio **LOPEZ -CORRAL**
Direttore generale, Programación Económica
Ministerio de Fomento
- Finlandia Sig. Juhani **TERVALA**
Direttore delle Infrastrutture, Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni
- Sostituto:
Sig. Juha **PARANTAINEN**
- Francia Sig. Claude **MARTINAND**
Vicepresidente, Conseil Général des Ponts et Chaussées, Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer CGPC
- Grecia Sig. Yiannis **ROUBATIS**
Ex portavoce del governo e ex membro del Parlamento europeo
- Sostituto:

Sig. Christos **DIONELIS**, Consigliere del Ministro dei Trasporti

Irlanda

Sig. Andrew **CULLEN**, Direttore generale,
Public Transport Planning and Investments,
Department of Transport

Italia

Sig. Ercole **INCALZA**, Consigliere di Gabinetto del Sig. Lunari
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Lussemburgo

Sig. Paul **SCHMIT**
Commissario del governo
Segretario generale del Ministero dei Trasporti

Paesi Bassi

Dott.ssa. Neelie **KROES**
Ex Ministro dei Trasporti

Sostituto
Drs. Roel **GANS**, MMC

Portogallo

Exmo Senhor
Dr Romeu **REIS**
Direttore, Gabinete para os Assuntos
Europeus e Relações Externas-GAERE

Svezia

Sig. Jonas **BJELFVENSTAM**
Segretario di Stato, Ministry of Industry, Employment and
Communications

Sostituto:
Sig. Ulf **LUNDIN**
Direttore, Ministry of Industry, Employment and Communications

Regno Unito

Sig. Willy **RICKETT**
Direttore generale, Transport Strategy, Roads and Local Transport

Sostituto:
Sig. David **Mc MILLAN**
Sig. John **STEVENS**

Osservatori nominati dai paesi aderenti:

Bulgaria

Sig. Dimitar **ZOEV**
Direttore 'Transport Policy, Infrastructure and Constructions'
Direzione del Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni

Repubblica ceca

Sig. Antonin **TESARIK**
Direttore generale, Ministero dei Trasporti

Sostituto:
Sig. Karel **STEINER**
Direttore, Transport Policy, International Relations and
Environmental Dept., Ministero dei Trasporti

Sig. Vratislav **INDRA**,
Consigliere di Governo, Ministero dei Trasporti

Cipro Sig. Symeon **MATSI**
Segretario permanente, Ministero delle Comunicazioni e dei Lavori

Sostituto:
Sig. Iacovos **PAPADOPOULOS**
Direttore Amministrativo, Ministero delle Comunicazioni e dei Lavori

Estonia Sig. Anti **MOPPEL**
Capo del Dipartimento Sviluppo e Logistica
Ministero degli Affari economici e delle Comunicazioni

Ungheria Sig. Zoltan **KAZATSAY**
Vicesegretario di Stato, Ministero dell'Economia e dei Trasporti

Lettonia Sig. Vigo **LEGZDINS**
Segretario di Stato, Ministero dei Trasporti della Lettonia

Lituania Sig. Alminas **MACIULIS**
Segretario di Stato del Ministero Lituano dei Trasporti e delle
Comunicazioni

Sostituto:
Sig. Albertas **ARUNA**
Direttore della Direzione Investimenti per i Trasporti
Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni

Malta Dott. Marc **BONELLO**
Presidente dell'Autorità Marittima di Malta
Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni

Polonia Sig. Sergiusz **NAJAR**
Sottosegretario di Stato, Ministero delle Infrastrutture

Romania Sig. Sergiu **SECHELARIU**
Segretario di Stato, Ministero dei Trasporti

Sostituto:
Sig.ra Virginia **TANASE**
Direttore Generale, Ministry of Public Works, Transport and Housing

Sig. William **PADINA**
Direttore Generale, Ministry of Public Works, Transport and Housing

Slovacchia Sig. Branislav **OPATERNY**

Segretario di Stato, Ministero dei Trasporti, delle Poste e delle
Telecomunicazioni della Repubblica slovacca

Sostituto:

Sig. Rudolf **KORONTHALY**

Direttore, European Integration Unity, Ministero dei Trasporti, delle
Poste e delle Telecomunicazioni

Slovenia

Sig. Boris **ZIVEC**

Segretario di Stato per la Politica dei Trasporti, Ministero dei Trasporti

Banca europea per gli investimenti (BEI):

Sig.. Ewald **NOWOTNY**

Vicepresidente

8. ELENCO DELLE RIUNIONI

Il Gruppo ad Alto Livello si è riunito a Bruxelles il:

- 12 dicembre, 2002⁷⁶
- 10 gennaio, 2003
- 28 gennaio, 2003
- 14 febbraio, 2003
- 7 marzo, 2003
- 31 marzo, 2003
- 9 aprile, 2003
- 30 aprile, 2003
- 12-13 maggio, 2003
- 20 giugno, 2003.

⁷⁶ Senza la partecipazione dei paesi aderenti.