

Avviso importante


[es](#) [da](#) [de](#) [el](#) [en](#) [fr](#) [it](#) [nl](#) [pt](#) [fi](#) [sv](#)
[Versione da stampa](#) | [Ultime novità](#) | [Ricerca](#) | [Per contattarci](#) | [Indice](#) | [Glossario](#) | [A proposito di questo sito](#)

Attività dell'Unione europea
 Sintesi della legislazione

[RETI TRANSEUROPEE >](#)
[SERVIZI DI TRASPORTO >](#)

Orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto

Fissare gli orientamenti delle azioni previste per realizzare la rete transeuropea dei trasporti e individuare i progetti di interesse comune la cui realizzazione contribuirà allo sviluppo della rete.

ATTO

Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti [Cfr atti modificativi].

SINTESI

Gli obiettivi della rete transeuropea di trasporto sono:

- garantire la mobilità delle persone e dei beni;
- offrire agli utenti buone infrastrutture;
- sfruttare l'insieme dei modi di trasporto;
- permettere un utilizzo ottimale delle capacità esistenti;
- essere interoperabile in tutti i suoi elementi;
- servire l'insieme della Comunità;
- prevedere la sua estensione verso i paesi dell'EFTA, i paesi dell'Europa centrale e orientale ed i paesi mediterranei.

La rete transeuropea di trasporto comprende le infrastrutture (strade, ferrovie, vie navigabili, porti, aeroporti, mezzi di navigazione, piattaforme intermodali, pipe-lines di prodotti) e i servizi necessari al funzionamento di queste infrastrutture.

Le priorità dell'azione riguardano:

- l'attuazione dei collegamenti necessari per agevolare il trasporto;
- il potenziamento dell'efficacia delle infrastrutture esistenti;
- l'attuazione dell'interoperabilità degli elementi della rete;
- l'integrazione della dimensione ambientale nella rete

Si considera di interesse comune qualsiasi progetto che risponda ai criteri citati.

Caratteristiche delle varie reti di trasporto

Caratteristiche della rete stradale:

- essa si compone di autostrade e di strade di elevata qualità ed è completata da collegamenti nuovi o ristrutturati;
- comprende la gestione della circolazione e un sistema di informazione degli utenti, sulla base di una cooperazione attiva tra i sistemi di gestione della circolazione a livello europeo, nazionale e regionale;
- garantisce agli utenti un elevato livello di servizi, comodità e sicurezza, omogeneo e continuo.

Caratteristiche della rete ferroviaria:

- essa è composta dalla rete a grande velocità e dalle linee convenzionali;
- offre agli utenti un livello elevato di qualità e sicurezza grazie alla continuità e all'interoperabilità e grazie ad un sistema armonizzato di controllo-comando.

Caratteristiche della rete di vie navigabili e dei porti per la navigazione interna:

- tale sistema comprende una rete composta da fiumi e canali, una rete composta da raccordi e ramificazioni, infrastrutture portuali ed efficienti sistemi di gestione del traffico;
- le caratteristiche tecniche minime sono quelle dei modelli della classe IV.

I porti forniscono l'interconnessione tra il trasporto marittimo e gli altri modi di trasporto. Essi offrono attrezzature e servizi per i viaggiatori e le merci (servizi di traghetti, ecc.).

La rete aeroportuale è costituita dagli aeroporti di interesse comune situati sul territorio dell'Unione e aperti alla circolazione aerea commerciale. I punti di collegamento regionali della rete agevolano l'accesso al centro della rete o contribuiscono a dare sbocco alle regioni periferiche o isolate.

La rete di trasporto combinato è composta da vie navigabili e collegamenti ferroviari, che, con gli eventuali percorsi stradali iniziali e/o finali, consentono il trasporto di merci su lunghe distanze e servono tutti gli Stati membri. Essa comprende anche gli impianti che permettono il passaggio tra le varie reti.

La rete di gestione e di informazione concerne i servizi del traffico marittimo costiero o portuale, i sistemi di individuazione della posizione delle navi, di registri delle navi che trasportano merci pericolose, di comunicazione per i casi di emergenza e la sicurezza in mare.

La rete di gestione del traffico aereo comprende il piano di navigazione aerea (spazio aereo assegnato alla circolazione aerea generale, rotte aeree e supporti alla navigazione), il sistema di gestione dei flussi di traffico e il sistema di controllo del traffico aereo.

È istituito presso la Commissione un comitato della rete transeuropea dei trasporti.

Un numero limitato di nuovi progetti prioritari

In seguito alle raccomandazioni del 2003 del gruppo di alto livello presieduto da Karel Van Miert sulle TEN-T, la Commissione europea ha redatto un nuovo elenco di 30 progetti prioritari da avviare per il 2010, per un costo totale stimato a 225 miliardi di euro. L'elenco dà pienamente spazio alla dimensione del nuovo allargamento e intende creare assetti che favoriscano una mobilità più sostenibile, concentrando gli investimenti sui trasporti ferroviari, fluviali e marittimi. Tutti e 30 questi progetti prioritari sono dichiarati di interesse europeo per accelerare la realizzazione dei raccordi frontaliari. Ecco l'elenco:

- 1 l'asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina;

2. il treno ad alta velocità Parigi-Bruxelles/Brussel-Colonia-Amsterdam-Londra;
3. l'asse ferroviario ad alta velocità dell'Europa sudoccidentale;
4. l'asse ferroviario ad alta velocità Est (che comprende il tratto Parigi-Strasburgo/ Lussemburgo);
5. la ferrovia convenzionale/trasporto combinato (linea Betuwe) (2007);
6. l'asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Koper-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina;
7. l'asse autostradale Igoumenitsa/Patrasso-Atene-Sofia-Budapest;
8. l'asse multimodale di collegamento del Portogallo/Spagna al resto dell'Europa;
9. l'asse ferroviario Cork-Dublino-Belfast-Stanraer (2001);
10. l'aeroporto Malpensa di Milano (completato nel 2001);
11. il collegamento fisso Öresund (completato nel 2000);
12. il triangolo nordico (asse ferroviario-stradale);
13. l'asse stradale Irlanda/Regno Unito/Benelux (2010);
14. il collegamento ferroviario "West coast main line" (Londra-Glasgow) (2007);
15. il sistema globale di radionavigazione e di posizionamento via satellite GALILEO (2008);
16. l'asse ferroviario per il trasporto di merci attraverso i Pirenei Sines/Algeciras-Madrid-Parigi;
17. l'asse ferroviario Parigi-Stoccarda-Vienna-Bratislava;
18. l'asse fluviale Reno/Mosa-Meno-Danubio;
19. l'interoperabilità ferroviaria della rete iberica ad alta velocità;
20. l'asse ferroviario del Fehmarn Belt tra la Germania la Danimarca;
21. le "autostrade del mare": Mar Baltico, Arco atlantico, Europa sudorientale, Mediterraneo occidentale;
22. l'asse ferroviario Atene-Sofia-Budapest-Vienna-Praga-Norimberga/Dresda;
23. l'asse ferroviario Danzica-Varsavia-Brno/Bratislava-Vienna;
24. l'asse ferroviario Lione/Ginevra-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa;
25. l'asse autostradale Danzica-Brno/Bratislava-Vienna;
26. l'asse ferroviario-stradale Irlanda/Regno Unito-Europa continentale;
27. l'asse ferroviario "Rail Baltica" Varsavia-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki;
28. Eurocaprail" sull'asse ferroviario Bruxelles-Lussemburgo-Strasburgo;
29. l'asse ferroviario del corridoio intermodale Mare Ionio/Adriatico;
30. il collegamento fluviale Senna-Schelda

Nomina di un coordinatore europeo

Per agevolare il coordinamento nell'attuazione dei progetti comunitari la Commissione può, d'accordo con gli Stati membri interessati, nominare un "coordinatore europeo", il quale agisce in nome e per conto della Commissione per un solo progetto o asse principale. Il suo compito sarà quello di redigere un piano di lavoro per le attività di cui è responsabile e un rapporto sull'avanzamento dei lavori. Agirà in consultazione con gli Stati membri e le autorità regionali e locali, gli operatori e gli utenti dei mezzi di trasporto e i rappresentanti della società civile.

Un nuovo meccanismo a favore delle autostrade del mare

Le autostrade del mare costituiscono itinerari alternativi destinati a permettere di fluidificare il traffico alleggerendo i punti terrestri di strozzatura. Uno dei 30 nuovi progetti prioritari prevede infatti di concentrare il flusso delle merci in un numero limitato di porti. Gli Stati membri sono invitati a creare congiuntamente collegamenti marittimi transnazionali nell'ambito di gare pubbliche d'appalto.

La decisione definisce inoltre i porti marittimi in 3 categorie:

- la categoria A comprende i porti marittimi di importanza internazionale il cui volume annuo del traffico è pari o superiore a 1,5 milioni di tonnellate di merci o a 200 000 passeggeri;

- l'elenco dei porti marittimi di categoria A (Allegato 1) comprende l'Europa, il mar Baltico, il mare del Nord, l'oceano Atlantico, il mare Mediterraneo;
- la categoria B concerne i porti di importanza comunitaria il cui traffico è di almeno 0,5 milioni di tonnellate di merci o compreso tra 100 000 e 200 000 passeggeri;
 - la categoria C raggruppa i porti di accesso regionale situati nelle regioni insulari, periferiche o ultraperiferiche.

Presso la Commissione è istituito un comitato della rete transeuropea dei trasporti.

Ogni due anni la Commissione presenta un rapporto sull'attuazione degli orientamenti descritti nella decisione 1692/96/CE e ogni cinque anni valuta i progressi compiuti nella realizzazione della rete e precisa se sia opportuno adeguare gli orientamenti.

Nel 2004 la Commissione ha deciso di assegnare 620 milioni di euro a carico del bilancio 2004 dell'UE, per lo studio e l'elaborazione di progetti volti a sviluppare la rete transeuropea di trasporti (TEN-T) ([EN](#)), ([FR](#)). Il 65% di questi fondi andrà a finanziare in parte dei progetti ferroviari ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#)) nonché il 20% dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) ed innovativi, come i sistemi d'interoperabilità in ambito ferroviario e della navigazione aerea ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))

Cinquecentoquindici milioni di euro vengono destinati a progetti identificati nel quadro del programma pluriennale indicativo 2001-2006 (PPI). 105 milioni sono assegnati a progetti complementari a quelli finanziati dal PPI ma di entità più modesta.

RIFERIMENTI

Atto	Data di entrata in vigore	Data limite di trasposizione negli Stati membri	Gazzetta ufficiale
Decisione (CE) n. 1692/96 [adozione: codecisione COD/2001/0229]	09.09.1996	-	GU L 228 del 09.09.1996

Atto(i) modificatore (i)	Data di entrata in vigore	Data limite di trasposizione negli Stati membri	Gazzetta ufficiale
Decisione (CE) n. 1346/2001	09.07.2001	-	GU L 185 del 06.07.2001
Decisione (CE) n. 884/2004	20.05.2004	-	GU L 167 del 30.04.2004

ATTI CONNESSI

Documento di lavoro dei servizi della Commissione - Analisi di impatto

approfondita della proposta di modifica della decisione (CE) n. 1692/96/CE sullo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti [SEC(2003) 1060 - Non pubblicato nella Gazzetta ufficiale].

Comunicazione della Commissione - Sviluppare la rete transeuropea di trasporto: finanziamenti innovativi, interoperabilità del telepedaggio [COM(2003) 132 def - Non pubblicata nella Gazzetta ufficiale]

Rete transeuropea di trasporto: rapporto sull'avanzamento e l'esecuzione dei 14 progetti di Essen, 1998 [COM(98) 356 def - Non pubblicata nella Gazzetta ufficiale]

Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni relativa al finanziamento di progetti della rete transeuropea di trasporto attraverso partenariati tra settore pubblico e settore privato [COM(97) 453 def - Non pubblicata nella Gazzetta ufficiale]

Ultima modifica: 27 01.2005



Avviso importante

[es](#) [da](#) [de](#) [el](#) [en](#) [fr](#) [it](#) [nl](#) [pt](#) [fi](#) [sv](#)



[Versione da stampa](#) | [Ultime novità](#) | [Ricerca](#) | [Per contattarci](#) | [Indice](#) | [Glossario](#) | [A proposito di questo sito](#)

Attività dell'Unione europea Sintesi della legislazione

POLITICA REGIONALE >

RETI TRANSEUROPEE



- ➔ Affari economici e monetari
- ➔ Affari istituzionali
- ➔ Agricoltura
- ➔ Aiuti umanitari
- ➔ Allargamento
- ➔ Ambiente
- ➔ Audiovisivo e media
- ➔ Bilancio
- ➔ Commercio estero
- ➔ Concorrenza
- ➔ Consumatori
- ➔ Cultura
- ➔ Diritti umani
- ➔ Dogane
- ➔ Energia
- ➔ Lotta contro la frode
- ➔ Giustizia, libertà e sicurezza
- ➔ Imprese
- ➔ Istruzione, Formazione, Gioventù
- ➔ Mercato interno
- ➔ Occupazione e politica sociale
- ➔ Pesca
- ➔ Politica estera e sicurezza
- ➔ Politica regionale
- ➔ Regime fiscale
- ➔ Relazioni esterne
- ➔ Ricerca e innovazione
- ➔ Salute pubblica
- ➔ Servizi di trasporto
- ➔ Sicurezza dei prodotti alimentari
- ➔ Società dell'informazione
- ➔ Sviluppo

INTRODUZIONE

Un'iniziativa europea per la crescita

TRASPORTI

- Orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto
- Interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo a grande velocità ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))
- Interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))
- Rete europea di treni ad alta velocità ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))
- Norme generali per la concessione di un contributo finanziario comunitario nel settore delle reti transeuropee
- Collegamento della rete infrastrutturale ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))
- Galileo
- Impresa comune Galileo

ENERGIA

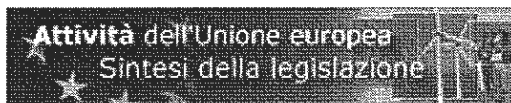
- Norme generali per la concessione di un contributo finanziario comunitario nel settore delle reti transeuropee
- Nuovi orientamenti relativi alle reti transeuropee nel settore dell'energia
- Insieme di azioni concernenti le reti transeuropee nel settore dell'energia ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))
- La dimensione esterna delle reti transeuropee dell'energia ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))

TELECOMUNICAZIONE

- Norme generali per la concessione di un contributo finanziario comunitario nel settore delle reti transeuropee
- Orientamenti per le reti transeuropee di telecomunicazioni



Avviso importante

[es](#) [da](#) [de](#) [el](#) [en](#) [fr](#) [it](#) [nl](#) [pt](#) [fi](#) [sv](#)[Versione da stampa](#) | [Ultime novità](#) | [Ricerca](#) | [Per contattarci](#) | [Indice](#) | [Glossario](#) | [A proposito di questo sito](#)[RETI TRANSEUROPEE >](#)

Reti transeuropee: introduzione

PRECEDENTI

L'Atto unico europeo (1986) associava la realizzazione del mercato interno alla coesione economica e sociale considerandoli obiettivi interdipendenti. Tuttavia l'apertura delle frontiere per la libera circolazione dei beni e delle persone non ha avuto come conseguenza immediata quella di agevolare le comunicazioni tra i paesi. Numerosi ostacoli si sono frapposti a questa libera circolazione ed hanno del pari limitato lo sviluppo delle regioni più periferiche.

L'armonizzazione, il collegamento e lo sviluppo delle infrastrutture degli Stati membri sono pertanto risultati gli strumenti più idonei per consentire la circolazione fisica delle merci e delle persone, nonché per rafforzare la coesione economica e sociale.

Il Trattato di Maastricht (1992) ha riconosciuto l'importanza della creazione delle reti transeuropee (RTE) nel settore dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, ma un vero impulso politico alla creazione delle RTE è stato dato in occasione del Consiglio europeo di Copenaghen (giugno 1993). La pubblicazione del Libro bianco della Commissione "Crescita, competitività, occupazione" [COM(1993)700], insistendo sui potenziali effetti di queste reti sulla creazione di posti di lavoro, direttamente grazie ai lavori, indirettamente incoraggiando la crescita economica, ha rafforzato questa volontà politica.

Da allora, l'Unione europea ha definito gli orientamenti comunitari per i tre tipi di RTE, periodicamente rivisti in funzione dell'evoluzione delle sue priorità politiche. Le diverse relazioni sull'attuazione di tali orientamenti dimostrano la difficoltà di raggiungere gli obiettivi prefissati. I ritardi sono dovuti principalmente all'insufficienza dei mezzi disponibili e alla mancanza di volontà politica rispetto all'impegno necessario. Il carattere transfrontaliero e la necessità di superare barriere naturali aumentano ulteriormente le difficoltà dell'opera.

Per accelerare la realizzazione delle RTE l'Unione europea ha lanciato, nell'autunno 2003, un' iniziativa per la crescita. Essa ha lo scopo di accelerare gli investimenti pubblici e privati nelle infrastrutture delle reti e della conoscenza, settori con un alto potenziale di crescita e di creazione di posti di lavoro. L'iniziativa europea si compone di tre parti: il lancio del programma "Quick-Start" per i progetti prioritari, il coordinamento degli strumenti finanziari comunitari e misure di incentivazione di natura regolamentare e amministrativa.

L'allargamento agli otto paesi dell'Europa centrale e orientale (PECO), a Cipro e a Malta rafforza l'importanza delle RTE. Dal 1° maggio 2004 la superficie e la popolazione dell'Unione sono aumentate del 20%, ma la sua ricchezza (misurata in termini di prodotto interno lordo, PIL) solo del 5%. Coprendo tutto il territorio dell'Unione allargata le reti transeuropee contribuiranno a favorire uno sviluppo armonioso ed equilibrato del territorio.

BASI GIURIDICHE

Il Trattato di Nizza che istituisce la Comunità europea dedica il titolo XV (artt. 154 - 156) alle reti transeuropee. Il loro sviluppo è considerato determinante per quanto riguarda il duplice obiettivo del funzionamento armonioso del mercato interno e del rafforzamento della coesione economica e sociale. Questo titolo statuisce infatti che è essenziale che le infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia vengano collegate tra di loro in modo che tutti, comprese le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche, possano beneficiare dei vantaggi derivanti dalla creazione di uno spazio senza frontiere interne.

STRUMENTI FINANZIARI

Il costo totale delle sole reti transeuropee di trasporto è valutato a 400 miliardi di euro. È evidente che i finanziamenti pubblici sono insufficienti per coprire tutte le spese. Per questo motivo l'Unione europea cerca di coinvolgere sempre più il settore privato nel finanziamento delle reti, promuovendo i partenariati pubblico/privati (PPP) (DE), (EN), (FR). Il vantaggio di tale struttura è dovuto al fatto che essa consente una migliore ripartizione dei rischi e una riduzione degli oneri finanziari, soprattutto nella fase di avvio del progetto. Essa incita il settore privato ad includere nei progetti l'aspetto di servizio pubblico, consentendogli spesso di trarre profitto dallo sfruttamento dell'opera realizzata. Da parte sua, il settore pubblico identifica meglio le soluzioni tecniche adeguate alle sue esigenze nonché i servizi commerciali che possono contribuire a rendere redditizio il progetto.

Gli stanziamenti complessivi del bilancio RTE dell'UE per gli anni 1995-2000 sono stati di 2,3 miliardi di euro, somma che è stata portata a 4,6 miliardi di euro per il periodo 2000-2006. A questi importi si aggiungono i finanziamenti apportati dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e dal Fondo di coesione che hanno rappresentato circa 14 miliardi di euro per il periodo 1995-2000 destinati a progetti di comune interesse nei cosiddetti "paesi di coesione" (Irlanda, Spagna, Portogallo, Grecia). Il gruppo BEI, composto dalla Banca europea per gli investimenti (BEI) e dal Fondo europeo per gli investimenti partecipano anch'essi al finanziamento delle RTE, la prima concedendo prestiti a tassi agevolati e il FEI garantendo i prestiti. La BEI è autorizzata a finanziare fino al 50% del costo di investimento dei progetti RTE e rappresenta inoltre la principale fonte di fondi bancari. Dal 1993, la BEI ha approvato la concessione di prestiti per circa 100 miliardi di euro, di cui 75 miliardi hanno dato luogo alla firma di contratti. Per il periodo 2004-2010 l'obiettivo è raggiungere i 50 miliardi di euro.

All'inizio del 2004 l'Unione europea ha modificato il regolamento (CE) n 2236/95 sulla concessione di aiuti comunitari nel settore delle reti transeuropee. Le nuove norme portano dal 10 al 20% (anziché al 30% raccomandato dalla Commissione europea) il tasso di cofinanziamento per le tratte transfrontaliere dei progetti RTE prioritari. Un tasso del genere dovrebbe favorire anche il ricorso ai PPP.

RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTI (RTE-T)

La creazione di una rete di trasporti su scala continentale europea è fondamentale per garantire la circolazione fisica delle merci e delle persone, nonché per rafforzare la coesione territoriale dell'Unione. Fin dal 1990, il Consiglio aveva accolto favorevolmente un primo programma di linee ferroviarie a grande velocità presentato dalla Commissione. Successivamente il Consiglio ha adottato i primi progetti di reti di trasporto combinato, su strada e per via navigabile. Su questa linea, i Consigli europei, in particolare quello di Essen del dicembre 1994, nonché il Parlamento europeo, hanno dato una serie di impulsi politici decisivi, chiedendo agli Stati membri e alla Comunità di apportare tutto il sostegno necessario ad un elenco di 14 grandi progetti prioritari. Nel 1996, il Consiglio e il Parlamento europeo hanno adottato alcuni orientamenti per lo

sviluppo della rete transeuropea dei trasporti che raggruppa, in un unico quadro di riferimento, i piani esistenti per i vari modi di trasporto e i criteri per la selezione e il finanziamento dei progetti di comune interesse

Oggi la rete transeuropea dei trasporti copre quasi la metà del traffico complessivo di merci e di passeggeri nell'Unione. Progressi sensibili sono stati realizzati sia in materia di interoperabilità ferroviaria ([es](#), [de](#), [en](#), [fr](#)), sia per quanto riguarda la realizzazione degli anelli mancanti. Alcuni dei grandi progetti sono stati ultimati, come il collegamento fisso tra la Danimarca e la Svezia attraverso l'Øresund, il nuovo aeroporto Malpensa alla periferia di Milano, la rete di treni a grande velocità tra Londra, Parigi e Bruxelles o ancora il collegamento ferroviario tra Belfast, Dublino e Cork, e cioè tra l'Irlanda del nord e l'Eire. Ma da qui al 2010 resta ancora molto da fare per superare le barriere naturali ed eliminare le strozzature.

Nell'aprile 2004 l'Unione europea ha modificato gli orientamenti comunitari. La necessità di integrare le reti dei nuovi Stati membri rendeva indispensabile tale revisione. La lista dei progetti prioritari, ridotta a 30 unità, riprende essenzialmente le raccomandazioni del gruppo di lavoro ad alto livello presieduto da M. Van Miert. I nuovi orientamenti mettono inoltre l'accento sui trasporti ferroviari e sulle vie navigabili, con particolare riguardo alle autostrade del mare. Essi rafforzano la cooperazione tra Stati membri permettendo alla Commissione di designare di volta in volta un coordinatore europeo.

RETI TRANSEUROPEE DI ENERGIA (RTE-T)

Nel giugno 1996 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato degli orientamenti comunitari in materia di reti transeuropee di energia. Questi orientamenti identificano numerosi progetti di interesse comune, il cui elenco è stato aggiornato in funzione degli allargamenti successivi (Austria, Finlandia e Svezia nel 1999; 8 PECO, Cipro e Malta nel 2004). Attualmente l'elenco comprende 12 progetti prioritari (7 per il settore elettrico e 5 per il settore del gas).

I progetti di comune interesse sono classificati negli orientamenti a seconda delle priorità accertate. Per l'elettricità queste priorità sono:

- il raccordo delle reti isolate;
- lo sviluppo delle interconnessioni tra gli Stati membri;
- le connessioni interne collegate alle interconnessioni;
- le interconnessioni con i paesi terzi.

Per il gas naturale, le priorità sono:

- l'introduzione del gas in nuove regioni;
- il raccordo delle reti isolate;
- l'aumento delle capacità di assorbimento e di stoccaggio;
- l'aumento delle capacità di trasporto (gasdotti di adduzione).

RETI TRANSEUROPEE DI TELECOMUNICAZIONI

Nel 1997 l'Unione europea ha adottato degli orientamenti comunitari specifici che fissano alcuni obiettivi particolari per le reti transeuropee di telecomunicazioni (RTE-Telecom):

- facilitare la transizione verso la società dell'informazione, accelerando lo sviluppo delle attività nei nuovi settori di crescita;
- favorire la diffusione dei servizi attraverso la creazione di infrastrutture;
- consentire l'interconnessione delle reti di telecomunicazioni

Il secondo passo è stato la liberalizzazione del mercato a partire dal 1998. Nella

prima fase le RTE-Telecom si limitavano allo sviluppo dell'ISDN, ma per il periodo di programmazione 2000-2006 a beneficiare del sostegno prioritario dell'UE sono le reti a banda larga e le applicazioni multimediali.

DIMENSIONE ESTERNA

Oltre a quella dei paesi candidati, un'efficace connessione delle reti transeuropee alle reti dei paesi terzi situati più a est (Russia e altri paesi della CSI) o più a sud (paesi terzi del bacino mediterraneo) costituirà un fattore di equilibrio e di sviluppo della cooperazione economica con e tra questi paesi.

Ultima modifica: 06 05 2004



Avviso importante

[es](#) [da](#) [de](#) [el](#) [en](#) [fr](#) [it](#) [nl](#) [pt](#) [fi](#) [sv](#)[Versione da stampa](#) | [Ultime novità](#) | [Ricerca](#) | [Per contattarci](#) | [Indice](#) | [Glossario](#) | [A proposito di questo sito](#)**Attività dell'Unione europea**
Sintesi della legislazione[RETI TRANSEUROPEE >](#)

Reti transeuropee: introduzione

PRECEDENTI

L'Atto unico europeo (1986) associava la realizzazione del mercato interno alla coesione economica e sociale considerandoli obiettivi interdipendenti. Tuttavia l'apertura delle frontiere per la libera circolazione dei beni e delle persone non ha avuto come conseguenza immediata quella di agevolare le comunicazioni tra i paesi. Numerosi ostacoli si sono frapposti a questa libera circolazione ed hanno del pari limitato lo sviluppo delle regioni più periferiche.

L'armonizzazione, il collegamento e lo sviluppo delle infrastrutture degli Stati membri sono pertanto risultati gli strumenti più idonei per consentire la circolazione fisica delle merci e delle persone, nonché per rafforzare la coesione economica e sociale.

Il Trattato di Maastricht (1992) ha riconosciuto l'importanza della creazione delle reti transeuropee (RTE) nel settore dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, ma un vero impulso politico alla creazione delle RTE è stato dato in occasione del Consiglio europeo di Copenaghen (giugno 1993). La pubblicazione del Libro bianco della Commissione "Crescita, competitività, occupazione" [COM(1993)700], insistendo sui potenziali effetti di queste reti sulla creazione di posti di lavoro, direttamente grazie ai lavori, indirettamente incoraggiando la crescita economica, ha rafforzato questa volontà politica.

Da allora, l'Unione europea ha definito gli orientamenti comunitari per i tre tipi di RTE, periodicamente rivisti in funzione dell'evoluzione delle sue priorità politiche. Le diverse relazioni sull'attuazione di tali orientamenti dimostrano la difficoltà di raggiungere gli obiettivi prefissati. I ritardi sono dovuti principalmente all'insufficienza dei mezzi disponibili e alla mancanza di volontà politica rispetto all'impegno necessario. Il carattere transfrontaliero e la necessità di superare barriere naturali aumentano ulteriormente le difficoltà dell'opera.

Per accelerare la realizzazione delle RTE l'Unione europea ha lanciato, nell'autunno 2003, un' iniziativa per la crescita. Essa ha lo scopo di accelerare gli investimenti pubblici e privati nelle infrastrutture delle reti e della conoscenza, settori con un alto potenziale di crescita e di creazione di posti di lavoro. L'iniziativa europea si compone di tre parti: il lancio del programma "Quick-Start" per i progetti prioritari, il coordinamento degli strumenti finanziari comunitari e misure di incentivazione di natura regolamentare e amministrativa.

L'allargamento agli otto paesi dell'Europa centrale e orientale (PECO), a Cipro e a Malta rafforza l'importanza delle RTE. Dal 1° maggio 2004 la superficie e la popolazione dell'Unione sono aumentate del 20%, ma la sua ricchezza (misurata in termini di prodotto interno lordo, PIL) solo del 5%. Coprendo tutto il territorio dell'Unione allargata le reti transeuropee contribuiranno a favorire uno sviluppo armonioso ed equilibrato del territorio.

BASI GIURIDICHE

Il Trattato di Nizza che istituisce la Comunità europea dedica il titolo XV (artt. 154 - 156) alle reti transeuropee. Il loro sviluppo è considerato determinante per quanto riguarda il duplice obiettivo del funzionamento armonioso del mercato interno e del rafforzamento della coesione economica e sociale. Questo titolo statuisce infatti che è essenziale che le infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia vengano collegate tra di loro in modo che tutti, comprese le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche, possano beneficiare dei vantaggi derivanti dalla creazione di uno spazio senza frontiere interne.

STRUMENTI FINANZIARI

Il costo totale delle sole reti transeuropee di trasporto è valutato a 400 miliardi di euro. È evidente che i finanziamenti pubblici sono insufficienti per coprire tutte le spese. Per questo motivo l'Unione europea cerca di coinvolgere sempre più il settore privato nel finanziamento delle reti, promuovendo i partenariati pubblico/privati (PPP) (DE), (EN), (FR). Il vantaggio di tale struttura è dovuto al fatto che essa consente una migliore ripartizione dei rischi e una riduzione degli oneri finanziari, soprattutto nella fase di avvio del progetto. Essa incita il settore privato ad includere nei progetti l'aspetto di servizio pubblico, consentendogli spesso di trarre profitto dallo sfruttamento dell'opera realizzata. Da parte sua, il settore pubblico identifica meglio le soluzioni tecniche adeguate alle sue esigenze nonché i servizi commerciali che possono contribuire a rendere redditizio il progetto.

Gli stanziamenti complessivi del bilancio RTE dell'UE per gli anni 1995-2000 sono stati di 2,3 miliardi di euro, somma che è stata portata a 4,6 miliardi di euro per il periodo 2000-2006. A questi importi si aggiungono i finanziamenti apportati dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e dal Fondo di coesione che hanno rappresentato circa 14 miliardi di euro per il periodo 1995-2000 destinati a progetti di comune interesse nei cosiddetti "paesi di coesione" (Irlanda, Spagna, Portogallo, Grecia). Il gruppo BEI, composto dalla Banca europea per gli investimenti (BEI) e dal Fondo europeo per gli investimenti partecipano anch'essi al finanziamento delle RTE, la prima concedendo prestiti a tassi agevolati e il FEI garantendo i prestiti. La BEI è autorizzata a finanziare fino al 50% del costo di investimento dei progetti RTE e rappresenta inoltre la principale fonte di fondi bancari. Dal 1993, la BEI ha approvato la concessione di prestiti per circa 100 miliardi di euro, di cui 75 miliardi hanno dato luogo alla firma di contratti. Per il periodo 2004-2010 l'obiettivo è raggiungere i 50 miliardi di euro.

All'inizio del 2004 l'Unione europea ha modificato il regolamento (CE) n. 2236/95 sulla concessione di aiuti comunitari nel settore delle reti transeuropee. Le nuove norme portano dal 10 al 20% (anziché al 30% raccomandato dalla Commissione europea) il tasso di cofinanziamento per le tratte transfrontaliere dei progetti RTE prioritari. Un tasso del genere dovrebbe favorire anche il ricorso ai PPP.

RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTI (RTE-T)

La creazione di una rete di trasporti su scala continentale europea è fondamentale per garantire la circolazione fisica delle merci e delle persone, nonché per rafforzare la coesione territoriale dell'Unione. Fin dal 1990, il Consiglio aveva accolto favorevolmente un primo programma di linee ferroviarie a grande velocità presentato dalla Commissione. Successivamente il Consiglio ha adottato i primi progetti di reti di trasporto combinato, su strada e per via navigabile. Su questa linea, i Consigli europei, in particolare quello di Essen del dicembre 1994, nonché il Parlamento europeo, hanno dato una serie di impulsi politici decisivi, chiedendo agli Stati membri e alla Comunità di apportare tutto il sostegno necessario ad un elenco di 14 grandi progetti prioritari. Nel 1996, il Consiglio e il Parlamento europeo hanno adottato alcuni orientamenti per lo

sviluppo della rete transeuropea dei trasporti che raggruppa, in un unico quadro di riferimento, i piani esistenti per i vari modi di trasporto e i criteri per la selezione e il finanziamento dei progetti di comune interesse.

Oggi la rete transeuropea dei trasporti copre quasi la metà del traffico complessivo di merci e di passeggeri nell'Unione. Progressi sensibili sono stati realizzati sia in materia di interoperabilità ferroviaria () , sia per quanto riguarda la realizzazione degli anelli mancanti. Alcuni dei grandi progetti sono stati ultimati, come il collegamento fisso tra la Danimarca e la Svezia attraverso l'Øresund, il nuovo aeroporto Malpensa alla periferia di Milano, la rete di treni a grande velocità tra Londra, Parigi e Bruxelles o ancora il collegamento ferroviario tra Belfast, Dublino e Cork, e cioè tra l'Irlanda del nord e l'Eire. Ma da qui al 2010 resta ancora molto da fare per superare le barriere naturali ed eliminare le strozzature.

Nell'aprile 2004 l'Unione europea ha modificato gli orientamenti comunitari. La necessità di integrare le reti dei nuovi Stati membri rendeva indispensabile tale revisione. La lista dei progetti prioritari, ridotta a 30 unità, riprende essenzialmente le raccomandazioni del gruppo di lavoro ad alto livello presieduto da M. Van Miert. I nuovi orientamenti mettono inoltre l'accento sui trasporti ferroviari e sulle vie navigabili, con particolare riguardo alle autostrade del mare. Essi rafforzano la cooperazione tra Stati membri permettendo alla Commissione di designare di volta in volta un coordinatore europeo

RETI TRANSEUROPEE DI ENERGIA (RTE-T)

Nel giugno 1996 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato degli orientamenti comunitari in materia di reti transeuropee di energia. Questi orientamenti identificano numerosi progetti di interesse comune, il cui elenco è stato aggiornato in funzione degli allargamenti successivi (Austria, Finlandia e Svezia nel 1999; 8 PECO, Cipro e Malta nel 2004). Attualmente l'elenco comprende 12 progetti prioritari (7 per il settore elettrico e 5 per il settore del gas)

I progetti di comune interesse sono classificati negli orientamenti a seconda delle priorità accertate. Per l'elettricità queste priorità sono:

- il raccordo delle reti isolate;
- lo sviluppo delle interconnessioni tra gli Stati membri;
- le connessioni interne collegate alle interconnessioni;
- le interconnessioni con i paesi terzi.

Per il gas naturale, le priorità sono:

- l'introduzione del gas in nuove regioni;
- il raccordo delle reti isolate;
- l'aumento delle capacità di assorbimento e di stoccaggio;
- l'aumento delle capacità di trasporto (gasdotti di adduzione).

RETI TRANSEUROPEE DI TELECOMUNICAZIONI

Nel 1997 l'Unione europea ha adottato degli orientamenti comunitari specifici che fissano alcuni obiettivi particolari per le reti transeuropee di telecomunicazioni (RTE-Telecom):

- facilitare la transizione verso la società dell'informazione, accelerando lo sviluppo delle attività nei nuovi settori di crescita;
- favorire la diffusione dei servizi attraverso la creazione di infrastrutture;
- consentire l'interconnessione delle reti di telecomunicazioni.

Il secondo passo è stato la liberalizzazione del mercato a partire dal 1998. Nella

prima fase le RTE-Telecom si limitavano allo sviluppo dell'ISDN, ma per il periodo di programmazione 2000-2006 a beneficiare del sostegno prioritario dell'UE sono le reti a banda larga e le applicazioni multimediali

DIMENSIONE ESTERNA

Oltre a quella dei paesi candidati, un'efficace connessione delle reti transeuropee alle reti dei paesi terzi situati più a est (Russia e altri paesi della CSI) o più a sud (paesi terzi del bacino mediterraneo) costituirà un fattore di equilibrio e di sviluppo della cooperazione economica con e tra questi paesi.

Ultima modifica: 06.05.2004



Avviso importante



[es](#) [da](#) [de](#) [el](#) [en](#) [fr](#) [it](#) [nl](#) [pt](#) [fi](#) [sv](#)

[Versione da stampa](#) | [Ultime novità](#) | [Ricerca](#) | [Per contattarci](#) | [Indice](#) | [Glossario](#) | [A proposito di questo sito](#)

Attività dell'Unione europea Sintesi della legislazione

[TRASPORTI](#) >

TRASPORTO FERROVIARIO

OBIETTIVI E ORGANISMI

- Libro bianco "Strategia di rilancio delle ferrovie comunitarie" ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))
- Perseguire l'intergrazione del sistema ferroviario europeo: terzo pacchetto ferroviario
- [Agenzia ferroviaria europea](#)
- Adesione all'organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali ferroviari (OTIF) ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))

INFRASTRUTTURE E INTEROPERABILITÀ

- Ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))
- Interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))
- Interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo a grande velocità ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))

MERCATO INTERNO, TRASPORTO FERROVIARIO E DIRITTI DEI PASSEGGERI

- Licenza alle imprese ferroviarie ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))
- Dati statistici sui trasporti ferroviari ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))
- Sviluppo delle ferrovie comunitarie ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))
- Risarcimenti in caso del mancato rispetto dei requisiti di qualità dei servizi di trasporto ferroviario ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))
- Diritti e obblighi dei viaggiatori nei trasporti ferroviari ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))

OCCUPAZIONE E CONDIZIONI DI LAVORO

- Condizioni di utilizzo della manodopera mobile nel settore ferroviario ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))
- Titoli del personale di bordo che assicurano la guida delle locomotive e dei treni ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))

SICUREZZA FERROVIARIA

- Sicurezza dei trasporti ferroviari ([es](#) [de](#) [en](#) [fr](#))
- [Trasporto di merci pericolose per ferrovia](#)

Per ulteriori informazioni consultare il sito dell'Unione Trasporti ferroviari e interoperabilità della Direzione Generale Energia e Trasporti ([DE](#)), ([EN](#)), ([FR](#))



- ➔ Affari economici e monetari
- ➔ Affari istituzionali
- ➔ Agricoltura
- ➔ Aiuti umanitari
- ➔ Allargamento
- ➔ Ambiente
- ➔ Audiovisivo e media
- ➔ Bilancio
- ➔ Commercio estero
- ➔ Concorrenza
- ➔ Consumatori
- ➔ Cultura
- ➔ Diritti umani
- ➔ Dogane
- ➔ Energia
- ➔ Lotta contro la frode
- ➔ Giustizia, libertà e sicurezza
- ➔ Imprese
- ➔ Istruzione, Formazione, Gioventù
- ➔ Mercato interno
- ➔ Occupazione e politica sociale
- ➔ Pesca
- ➔ Politica estera e sicurezza
- ➔ Politica regionale
- ➔ Regime fiscale
- ➔ Relazioni esterne
- ➔ Ricerca e innovazione
- ➔ Salute pubblica
- ➔ Servizi di trasporto
- ➔ Sicurezza dei prodotti alimentari
- ➔ Società dell'informazione
- ➔ Sviluppo