

ANCE

ASSOCIAZIONE NAZIONALE COSTRUTTORI EDILI

Direzione Affari Economici e Centro Studi

RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTO (TEN-T)

IL QUADRO DELLA SITUAZIONE

4 dicembre 2008

Il documento presenta una sintesi delle principali tematiche relative alla realizzazione delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T) ed il loro finanziamento.

Indice

Le Reti transeuropee di Trasporto (TEN-T).....	3
<i>I progetti della rete transeuropea d'interesse per l'Italia</i>	<i>3</i>
<i>Il finanziamento delle reti TEN-T da parte dell'Unione Europea</i>	<i>4</i>
<i>L'interesse dell'Italia per le reti transeuropee di trasporto</i>	<i>4</i>
<i>L'estensione della rete transeuropea di trasporto</i>	<i>5</i>
<i>Libro Verde sul Futuro della politica delle Reti transeuropee di trasporto.....</i>	<i>6</i>
Il finanziamento delle reti Transeuropee di trasporti, una questione centrale.....	7
1- <i>Aumentare il budget comunitario per il periodo 2014-2020 per le reti TEN-T.....</i>	<i>7</i>
2- <i>Rendere disponibili i fondi TEN-T per più di un periodo di programmazione.....</i>	<i>7</i>
3- <i>Escludere gli investimenti per infrastrutture TEN-T dai parametri di Maastricht.....</i>	<i>8</i>
4- <i>Favorire un'azione politica finalizzata ad incrementare le fonti di finanziamento indirette delle reti TEN-T</i>	<i>8</i>
5- <i>Migliorare il coordinamento tra i piani di finanziamento della DG TREN, della DG REGIO e della BEI</i>	<i>8</i>
6- <i>Studiare la possibilità di emettere obbligazioni europee per il finanziamento delle reti TEN-T.</i>	<i>8</i>

LE RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTO (TEN-T)

I progetti della rete transeuropea d'interesse per l'Italia

L'Italia è interessata dalla realizzazione di cinque dei progetti prioritari della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) individuati dalla decisione europea n°884/2004/CE.

Si tratta:

- del **Progetto prioritario n°1**: Asse ferroviario Berlino – Verona – Bologna – Roma - Reggio Calabria – Palermo;
- del **Progetto prioritario n°6**: Asse ferroviario Lione – Torino – Milano – Trieste – Lubiana – Budapest;
- del **Progetto Prioritario n°10**: Aeroporto di Malpensa;
- del **Progetto prioritario n°21**: Autostrade del Mare riferite al bacino del Mediterraneo occidentale e del Mediterraneo orientale;
- e del **Progetto prioritario n°24**: Asse ferroviario Genova -Milano/Novara-Basilea-Rotterdam.

La mappa dei progetti prioritari e il relativo stato di avanzamento sono forniti agli allegati 1 e 2.

Ad oggi, solo il progetto prioritario relativo alla realizzazione dell'aeroporto di Malpensa risulta completato.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione degli altri progetti prioritari, poche sezioni sono costruite (Firenze-Roma-Napoli, Novara-Milano-Treviglio, Padova-Venezia) e molti interventi devono ancora essere progettati, approvati e cantierati.

I ritardi registrati in Italia nell'implementazione dei progetti si spiegano in parte con la **mancanza di risorse finanziarie** per la realizzazione delle opere di interesse strategico europeo. Molte tratte, come la Milano-Verona, la Verona-Padova, il terzo Valico dei Giovi, sono infatti penalizzate dalla carenza di finanziamenti.

E' notevole il **volume delle risorse finanziarie che l'Italia dovrà mobilitare per completare la realizzazione delle sezioni dei progetti prioritari 1, 6 e 24 situate sul territorio nazionale**: il fabbisogno necessario al completamento è infatti stimato, ad oggi, in più di **60 miliardi di euro**.

Una parte di questo fabbisogno, pari a **10 miliardi di euro**, deve essere coperta rapidamente, con fondi nazionali, per permettere di realizzare le opere previste nel periodo 2008-2013, tra cui in particolare il tunnel di base del Brennero.

Ad oggi, sono infatti stati resi disponibili soltanto 7 miliardi di euro per il programma 2008-2013 di interventi sulle TEN-T.

Dopo il 2014, saranno inoltre necessari almeno **50 miliardi di euro** per il completamento delle infrastrutture ferroviarie di interesse europeo.

Gli investimenti necessari per il completamento dei progetti TEN-T in Italia

valori in milioni di euro

	Totale investimenti necessari dopo il 1 gennaio 2008	Investimenti periodo 2008-2013	Investimenti oltre il 2014
PP1 Berlino-Verona-Bologna-Roma-Reggio Calabria-Palermo	24.170	9.500	14.670
PP6 Lione-Torino-Milano-Trieste-Lubiana-Budapest	33.800	6.600	27.200
PP24 Genova-Milano/Novara-Basilea-Rotterdam	9.010	950	8.060
Totale	66.980	17.050	49.930

Fonte: Elaborazione ANCE su dati Commissione Europea e Ministero Infrastrutture e Trasporti (Maggio 2008)

Sul territorio italiano, si concentra circa un quarto del fabbisogno finanziario europeo (Unione a 25) **necessario al completamento delle reti TEN-T**, stimato in 250 miliardi di euro.

Il finanziamento delle reti TEN-T da parte dell'Unione Europea

In base al regolamento comunitario n°680/2007 ed in funzione delle sue disponibilità finanziarie, la Commissione Europea concede ai progetti prioritari contributi finanziari a fondo perduto fino al 50% delle spese per studi e al 20% delle spese per lavori (30% nel caso di sezioni transfrontaliere come la nuova linea Torino-Lione ed il tunnel di base del Brennero).

Nel bilancio europeo 2007-2013, sono stati previsti **8,013 miliardi di euro**, pari a circa il **0,9% del bilancio europeo**, per il finanziamento delle reti transeuropee di trasporto. Tale cifra è da raffrontare alla richiesta iniziale della Commissione europea di destinare un importo pari a 20 miliardi di euro al finanziamento delle TEN-T

Circa 6 degli 8,013 miliardi di euro disponibili sono destinati al finanziamento dei progetti prioritari ferroviari e stradali. Altri 2 miliardi sono destinati al finanziamento delle Autostrade del Mare, del progetto Galileo, dei sistemi di gestione del traffico aereo (SESAR) e di gestione e sicurezza del traffico ferroviario (ERTMS) nonché dei servizi di informazione fluviali (RIS).

Nell'ambito della programmazione 2007-2013 degli interventi, la Commissione europea ha già assegnato all'Italia un contributo pari a circa **1 miliardo di euro** per il finanziamento delle reti TEN-T di cui in particolare 457 milioni di euro per la Torino-Lione, 452 milioni per il tunnel di base del Brennero e relativi accessi (Fortezza-Verona) e 46 milioni per i collegamenti verso la Slovenia.

L'Italia, con un quinto dei fondi ad oggi assegnati a progetti ferroviari e stradali, risulta essere il **primo Paese in Europa per l'importo dei finanziamenti ottenuti**.

Nell'ambito del piano anticrisi presentato il 26 novembre 2008, la Commissione Europea ha indicato che, entro fine marzo 2009, verrà pubblicato un bando¹ per l'assegnazione di 500 milioni di euro di contributi, sul residuo non assegnato della linea di bilancio TEN-T 2007-2013, ad interventi cantierabili entro il 2009.

L'interesse dell'Italia per le reti transeuropee di trasporto

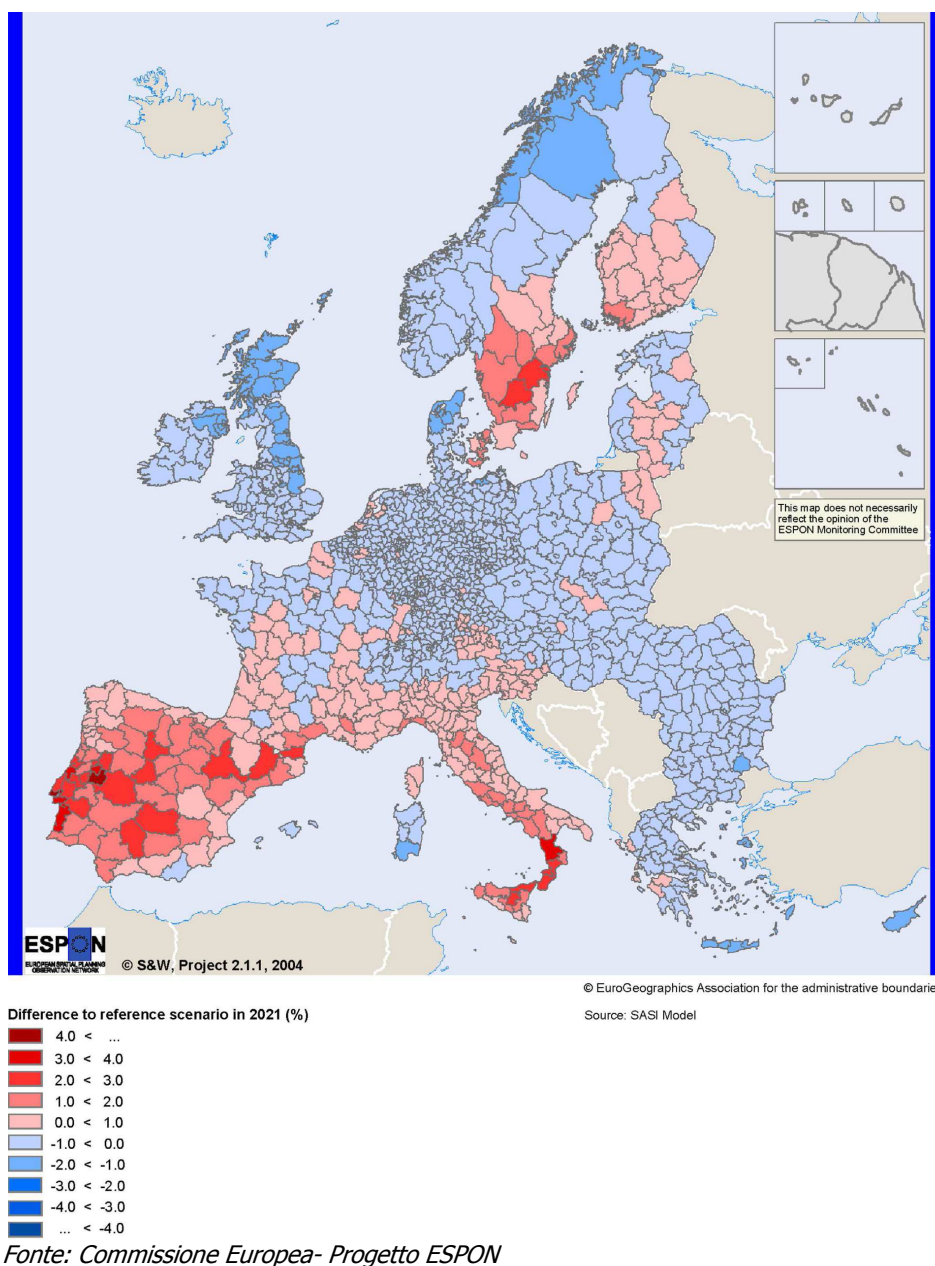
L'attuazione del disegno delle reti transeuropee di trasporto rappresenta un obiettivo vitale per l'economia italiana, al fine di rafforzare la competitività del Paese attraverso la **riduzione della sua duplice perifericità**: sia interna, tra regioni e aree del territorio nazionale, sia esterna, tra il Paese nel suo complesso ed il resto dell'Europa, il cui baricentro spaziale si è spostato, con gli allargamenti del 2004 e del 2007, verso le regioni balcaniche e del nord.

Il miglioramento e il potenziamento della dotazione infrastrutturale costituiscono infatti una **condizione indispensabile per prevenire fenomeni di marginalizzazione**, cioè per evitare che l'Italia sia tagliata fuori dal mercato interno europeo, e per **aumentare i livelli di competitività territoriale**.

Secondo gli studi realizzati dalla Commissione europea, in Italia, gli effetti positivi dell'attuazione del programma si distribuiscono lungo tutta la penisola, con valori più elevati lungo la dorsale interessata dal Progetto Prioritario n°1 Berlino-Palermo, specialmente nelle sezioni più meridionali localizzate in Calabria e Sicilia.

Il seguente grafico illustra l'impatto, in termini di variazione percentuale del PIL pro capite, della realizzazione dei progetti TEN-T e dimostra l'importanza della realizzazione di questi progetti per migliorare la competitività di tutto il Paese.

¹ Al bando di gara, potranno partecipare gli Stati Membri nonché le imprese o gli organismi pubblici e privati che avranno ricevuto il consenso alla presentazione di una proposta da parte dello Stato Membro in cui si trovano.



L'estensione della rete transeuropea di trasporto

Nell'ambito delle riflessioni relative all'estensione della rete transeuropea di trasporto ai Paesi limitrofi, la Commissione ha definito cinque assi transnazionali di sviluppo della rete ed individuato le infrastrutture funzionali al miglioramento dei collegamenti con le aree limitrofe.

La mappa degli assi transnazionali è fornita all'allegato 3.

Per l'implementazione di questi assi, la Commissione ha stimato un fabbisogno di **45 miliardi di euro** di cui 35 miliardi di euro da reperire entro il 2020.

Di particolare rilevanza per l'Italia sono l'**asse sud-occidentale**, che interessa i Paesi nord-africani, e l'**asse sud-orientale**, che interessa la Turchia, i Paesi del Medio-oriente che si affacciano sul Mediterraneo ed i Paesi dell'area balcanica.

Nell'area sud-occidentale, la Commissione ha iniziato un processo di pianificazione congiunto con l'Unione Africana al fine di definire una politica di sviluppo di una rete nord-africana dei trasporti in grado di interfacciarsi con la rete europea.

Nell'area balcanica, di particolare interesse per l'Italia considerata la presenza del "corridoio VIII Bari/Brindisi– Durazzo– Tirana– Skopje– Sofia– Burgos/Varna", la Commissione europea sta promuovendo la creazione di una comunità dei trasporti dell'europa sud-orientale.

La Commissione europea ha iniziato una riflessione sulle modalità di supportare finanziariamente gli interventi definiti in collaborazione con i Paesi limitrofi.

Libro Verde sul Futuro della politica delle Reti transeuropee di trasporto

Nel gennaio 2009, la Commissione intende pubblicare un **Libro Verde sul Futuro della politica delle Reti transeuropee di trasporto** che intende sollecitare la riflessione sulla politica delle reti transeuropee a quindici anni dal loro avvio, in un quadro profondamente modificato a seguito dell'allargamento e dell'accresciuta sensibilità per i temi ambientali.

In vista delle predisposizioni del documento, sono in corso consultazioni ed dibattiti sulla rinnovata politica delle TEN. Tra i temi discussi, si evidenziano:

- il **finanziamento delle infrastrutture di trasporto**,
- gli impatti ambientali ed il cambiamento climatico,
- l'uso più efficace delle infrastrutture, la gestione della capacità ivi compresa la capacità aeroportuale
- la tariffazione delle infrastrutture,
- il divario tra quanto pianificato e quanto effettivamente realizzato.

Nell'ambito delle consultazioni, a luglio 2008, la FIEC ha trasmesso alla Commissione europea un contributo nel quale vengono effettuate numerose raccomandazioni, in particolare sul tema del finanziamento degli interventi di interesse strategico europeo.

IL FINANZIAMENTO DELLE RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTI, UNA QUESTIONE CENTRALE

Vengono di seguito formulate alcune raccomandazioni sulla questione del finanziamento delle reti trans europee. Tali raccomandazioni sono in accordo con le raccomandazioni formulate dalla FIEC.

1- Aumentare il budget comunitario per il periodo 2014-2020 per le reti TEN-T

La concessione di un contributo da parte della Commissione europea riveste un'importanza fondamentale per consentire una tempestiva realizzazione dei progetti prioritari.

L'assenza di finanziamento da parte della Commissione europea rende infatti più difficile la mobilitazione, da parte degli stati Membri, delle risorse finanziarie necessarie per la realizzazione delle opere di interesse strategico europeo.

Per il **periodo 2007-2013**, l'importo totale degli investimenti previsti per lavori relativi ad opere stradali e ferroviarie di interesse europeo è pari a 108 miliardi di euro di cui 21,3 miliardi di euro di contributi europei e 86,7 miliardi finanziati con risorse nazionali degli Stati Membri, con i fondi di coesione, con prestiti o tramite Partenariati Pubblico-Privati.

Il fabbisogno in termini di contributi europei risulta essere molto superiore alle disponibilità di bilancio, pari a circa 6 miliardi di euro², e la mancanza di risorse comunitarie costringe gli stati Membri a modificare i programmi d'investimento, con conseguenze negative sul rispetto dei tempi previsti per la realizzazione dei progetti.

Per il periodo 2014-2020, l'importo totale degli investimenti previsti sulle reti TEN-T è pari a 76,8 miliardi di euro. **Il fabbisogno totale, in termini di contributi comunitari**, per la realizzazione di lavori **è stimato**, ad oggi, **in 15,8 miliardi di euro**.

Come detto in precedenza, il fabbisogno per progetti italiani rappresenta circa un quarto del fabbisogno europeo.

Per l'Italia è quindi **estremamente importante che sia significativamente incrementato il budget TEN-T**.

2- Rendere disponibili i fondi TEN-T per più di un periodo di programmazione

Per i progetti italiani è inoltre indispensabile prevedere la possibilità di **rendere disponibili i fondi TEN-T per più di un periodo di programmazione**.

Spesso, infatti, le opere italiane, per le caratteristiche orografiche del Paese, che rendono necessaria la realizzazione di tunnel e viadotti, richiedono la mobilitazione di ingenti somme su periodi molto lunghi (10-15 anni).

Al momento dell'appalto delle opere, **l'assenza di garanzie sulla disponibilità di futuri finanziamenti europei** -vale a dire oltre i 5-6 anni- crea maggiori difficoltà per gli Stati Membri nel reperire le risorse necessarie alla copertura dei fabbisogni finanziari.

E' il caso ad esempio per il **tunnel di base del Brennero**: l'assenza di garanzie relative alla disponibilità dei finanziamenti europei per i periodi successivi al periodo 2007-2013, stimati, per parte italiana, in circa 600 milioni di euro, crea maggiori difficoltà per il Governo nel reperire i 2.200 milioni di euro ancora necessari per permettere l'appalto delle opere nei tempi previsti (primavera 2009).

² 6 miliardi di euro destinati ai progetti prioritari, ad esclusione delle Autostrade del Mare e di Galileo, assegnati o da assegnare nell'ambito del programma pluriennale e dei programmi annuali (cfr. pagina 4).

3- Escludere gli investimenti per infrastrutture TEN-T dai parametri di Maastricht

In occasione della riforma del Patto di stabilità e crescita del 2005, è stata avanzata l'idea di escludere le spese in conto capitale dal calcolo della cifra dei debiti pubblici in modo da incentivare il finanziamento dei progetti ad alto valore aggiunto, come quelli della rete transeuropea di trasporto.

Data l'importanza dei progetti prioritari TEN-T per la crescita e lo sviluppo dell'Europa, **la Commissione dovrebbe proporre al Consiglio europeo di rivedere il criterio di calcolo del debito pubblico all'interno del Patto di stabilità**. Ciò consentirebbe di **invertire la tendenza alla diminuzione degli investimenti pubblici in infrastrutture di trasporto**.

4- Favorire un'azione politica finalizzata ad incrementare le fonti di finanziamento indirette delle reti TEN-T

Nell'ambito delle riflessioni relative al finanziamento delle infrastrutture della rete TEN-T, la Commissione europea sta studiando la possibilità di ricorrere a fonti di finanziamento indirette.

Per garantire un adeguato livello di finanziamento dei progetti della rete TEN-T, la Commissione europea dovrà **incoraggiare l'accantonamento di entrate provenienti dall'applicazione della direttiva Eurovignette, dalla riscossione dell'Iva relativa all'attività di trasporto, dalle accise sui carburanti o dal sistema di scambio di quote di emissioni di gas effetto serra** all'interno dell'Unione Europea (c.d. "Emission-trading").

5- Migliorare il coordinamento tra i piani di finanziamento della DG TREN, della DG REGIO e della BEI

Lo sviluppo, da parte della DG TREN, di un piano di finanziamento coordinato con i piani della DG REGIO o di altri partner istituzionali come la BEI potrebbe permettere di massimizzare l'apporto finanziario europeo per i progetti prioritari TEN-T.

In questo senso, nel libro verde sulla futura politica europea dei trasporti nonché nelle conclusioni della consultazione in corso sul libro verde sulla coesione territoriale, **dovrebbe essere prevista una maggiore coordinazione tra i fondi strutturali ed i fondi TEN-T**.

6- Studiare la possibilità di emettere obbligazioni europee per il finanziamento delle reti TEN-T

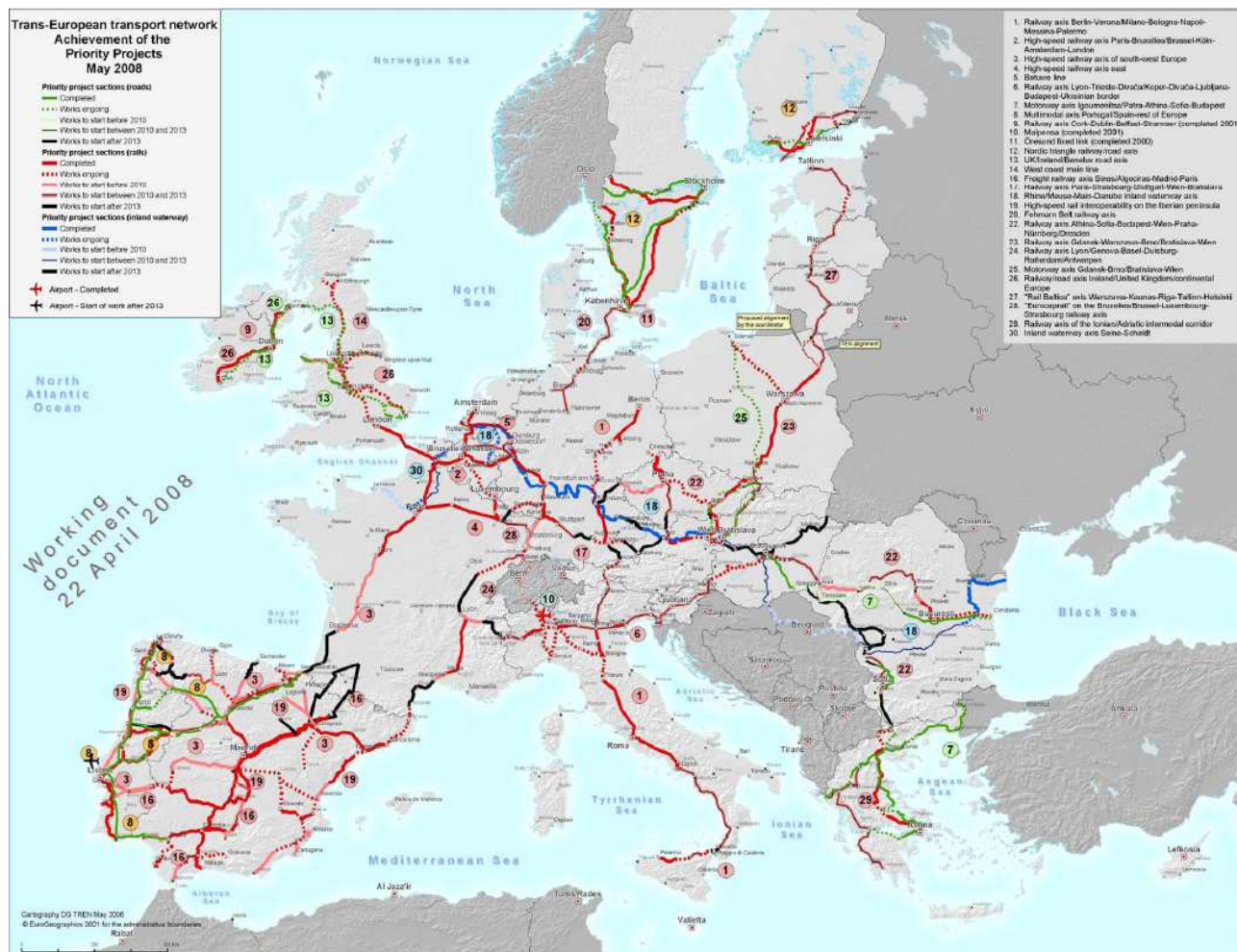
Il Parlamento europeo ha proposto di **finanziare gli interventi della rete TEN-T anche tramite l'emissione di un "bond europeo"**.

Nell'attuale contesto di crisi, l'introduzione di tale strumento potrebbe, infatti, dare un nuovo slancio alla crescita e alla produttività europea.

Le strade percorribili per l'introduzione di tali Eurobond sono due.

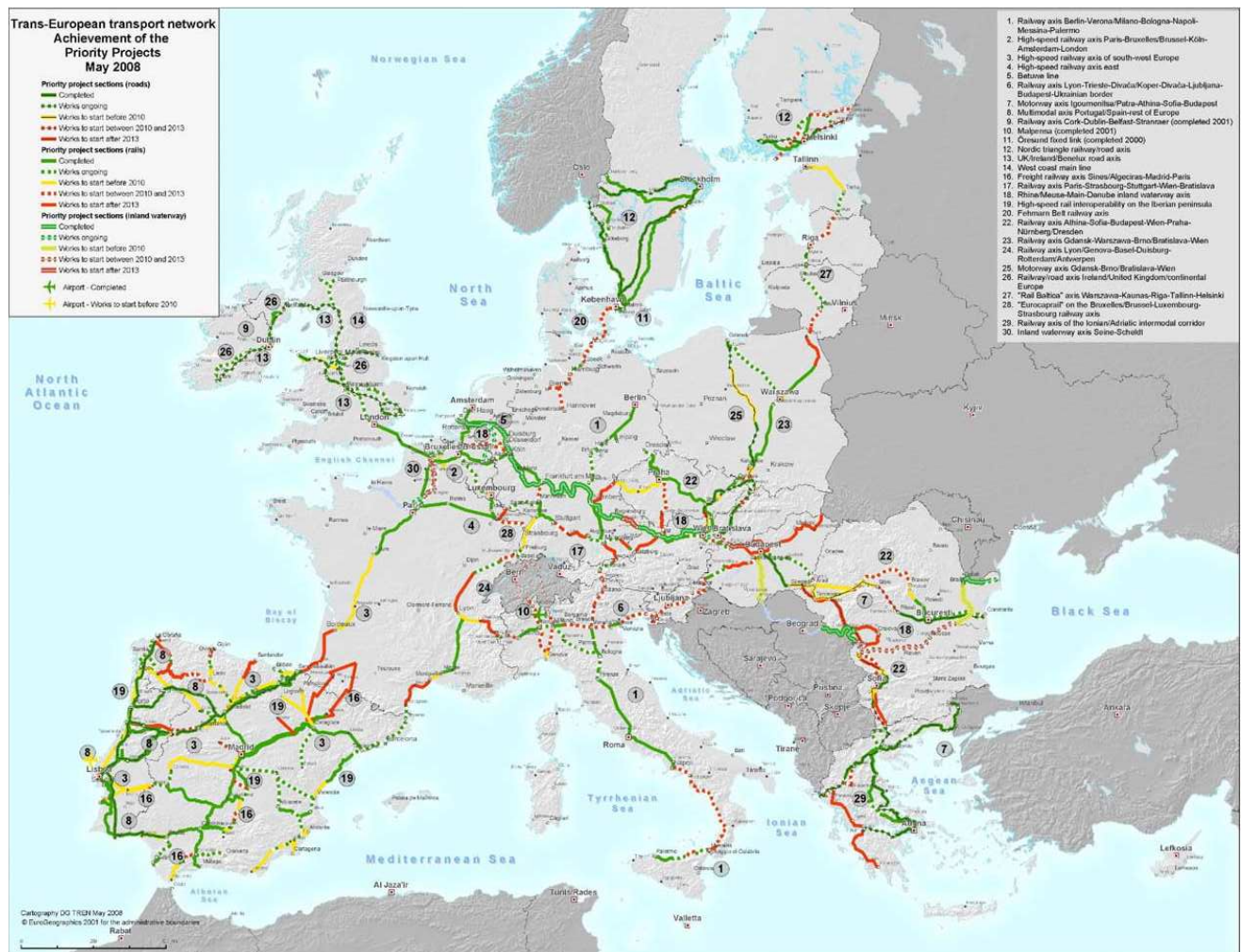
Si può pensare a strumenti di garanzia, simili al già esistente strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della rete transeuropea (c.d. LGTT) finanziato in parte con il bilancio TEN-T oppure a strumenti di debito veri e propri garantiti dal bilancio comunitario e controllati dalla Banca centrale.

Allegato 1: Reti transeuropee di trasporto (TEN-T)- Avanzamento della programmazione



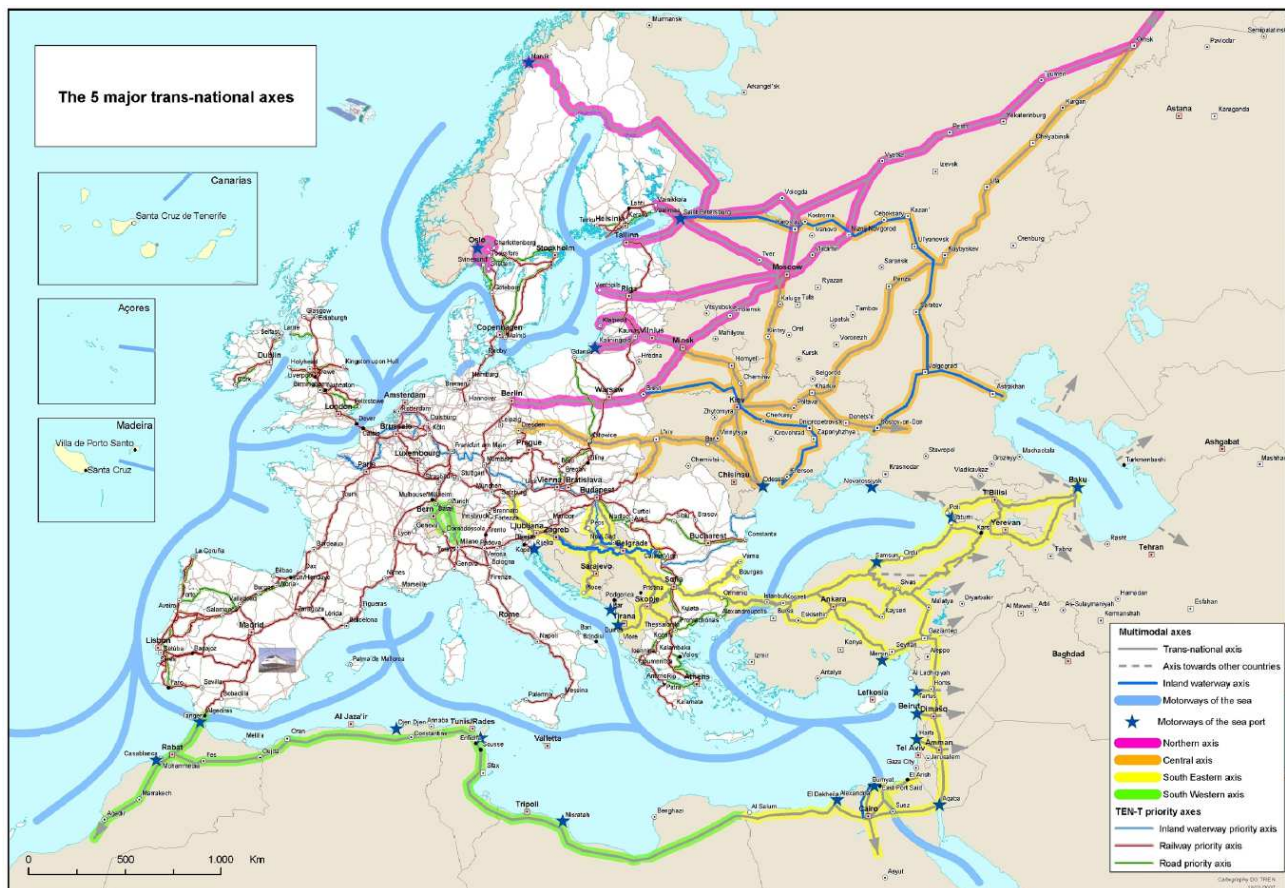
Fonte: Commissione Europea – Maggio 2008

Allegato 2: Stato di avanzamento della realizzazione della rete TEN-T



Fonte: Commissione Europea- Maggio 2008

Allegato 3: Assi transnazionali per l'estensione della rete TEN-T



Fonte: Commissione Europea