

Collegare l'Europa: La nuova rete centrale di trasporti dell'UE

La Commissione ha adottato lo scorso 19 ottobre una proposta per trasformare l'attuale groviglio europeo di strade, ferrovie, aeroporti e canali in una rete di trasporti unificata (la rete TEN-T). La nuova rete essenziale (denominata "rete centrale") eliminerà le strozzature, ammodernerà l'infrastruttura e snellerà le operazioni transfrontaliere di trasporto per passeggeri e imprese in tutta l'UE, migliorando i collegamenti fra i diversi modi di trasporto e contribuendo agli obiettivi dell'UE in materia di cambiamenti climatici attraverso la riduzione delle emissioni di CO₂ dei trasporti.

La nuova politica fa seguito a un processo di consultazione durato due anni ed istituisce una rete centrale di trasporto da realizzare entro il 2030, che fungerà da struttura portante dei trasporti nel mercato unico. Le proposte di finanziamento pubblicate oggi (per il periodo 2014-2020), inoltre, indirizzano rigorosamente i fondi destinati ai trasporti proprio sulla rete centrale, in modo da risolvere i collegamenti mancanti transfrontalieri, eliminare le strozzature e rendere la rete più intelligente.

La nuova **rete centrale** TEN-T si appoggerà su una rete globale di collegamenti che alimenteranno la rete centrale a livello regionale e nazionale. Quest'ultima infrastruttura sarà finanziata principalmente dagli Stati membri, con la possibilità, in alcuni casi, di attingere a fondi UE della politica dei trasporti e della politica regionale, anche mediante nuovi strumenti innovativi di finanziamento. Lo scopo è quello di garantire che progressivamente, entro il 2050, la grande maggioranza dei cittadini e delle imprese d'Europa non debbano impiegare più di 30 minuti per raggiungere la rete globale.

I 31,7 milioni di euro stanziati per i trasporti nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa del quadro finanziario pluriennale agiranno in pratica come "capitale di avviamento" per stimolare ulteriori investimenti da parte degli Stati membri volti a completare collegamenti transfrontalieri difficili, che altrimenti potrebbero non essere realizzati. Ogni milione di euro speso a livello europeo genererà 5 milioni dai governi degli Stati membri e 20 milioni dal settore privato.

Contesto

La nuova strategia prevede una rete dei trasporti europea molto più snella e rigorosamente definita, nell'intento di indirizzare la spesa verso un numero più ridotto di progetti con cui sia possibile realizzare un reale valore aggiunto. Anche gli Stati membri saranno soggetti a requisiti più rigorosi in termini di specifiche comuni che varranno a livello transfrontaliero e all'obbligo giuridico di completare effettivamente i progetti.

La rete TEN-T si articola in due strati: una rete centrale da completare entro il 2030 e una rete globale destinata ad alimentare quella centrale, da completare entro il 2050. La rete globale garantirà la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni. La rete centrale privilegerà i collegamenti e i nodi più importanti della TEN-T, in modo da renderla pienamente operativa entro il 2030. Entrambi gli strati comprendono tutti i modi di trasporto: strade, ferrovie, linee aeree, vie navigabili interne e trasporto marittimo, nonché le piattaforme intermodali.

Gli orientamenti TEN-T stabiliscono requisiti comuni per l'infrastruttura delle TEN-T, con criteri più severi per la rete centrale. Ciò garantirà operazioni di trasporto agevoli in tutta la rete. La strategia promuove anche l'attuazione di sistemi di gestione del traffico che consentiranno un'utilizzazione ottimale dell'infrastruttura e, grazie alla maggiore efficienza, ridurranno le emissioni di CO₂.

La realizzazione della rete centrale sarà facilitata mediante l'adozione di un approccio per corridoi. Dieci corridoi saranno alla base dello sviluppo coordinato dell'infrastruttura nell'ambito della rete centrale. Tali corridoi interesseranno non meno di tre modi di trasporto, tre Stati membri e due sezioni transfrontaliere, unendo gli Stati membri interessati e i soggetti attivi pertinenti, come ad esempio i gestori dell'infrastruttura e gli utenti. "Piattaforme di corridoio" saranno presiedute da coordinatori europei che riuniranno tutte le parti interessate, costituendo uno strumento essenziale per garantire il coordinamento, la cooperazione e la trasparenza.

Fatti e cifre essenziali / Domande frequenti

I trasporti sono fondamentali per l'efficienza dell'economia europea.

Si prevede che il trasporto merci aumenterà dell'80% entro il 2050. Il trasporto passeggeri è invece destinato a crescere più del 50%.

La crescita ha bisogno di commercio e il commercio di trasporti. Le zone d'Europa sprovviste di buoni collegamenti non sono destinate a prosperare.

La nuova rete centrale – le cifre

La rete centrale interesserà:

- 83 porti europei principali mediante collegamenti ferroviari e stradali;
- 37 aeroporti principali mediante collegamenti ferroviari verso grandi città;
- 15 000 km di linee ferroviarie convertite all'alta velocità;
- 35 grandi progetti transfrontalieri per ridurre le strozzature.

La nuova rete centrale – finanziamento

Si stima che il costo dell'attuazione della prima fase di finanziamento per la rete centrale nel periodo 2014-2020 costerà 250 miliardi. La rete centrale dovrà essere completata entro il 2030.

L'Europa stanZIA 31,7 miliardi di euro per l'infrastruttura dei trasporti per il prossimo periodo finanziario L'80% di questa somma sarà destinata:

- ai progetti prioritari della **rete centrale** lungo i 10 corridoi da realizzare in quella rete. Saranno disponibili finanziamenti anche per un numero limitato di progetti riguardanti altri tratti che rappresentano un elevato valore aggiunto europeo per la rete centrale.
- al finanziamento di progetti orizzontali (di contenuto informatico) come SESAR (la dimensione tecnologica del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo) e ERTMS (il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario che dovrà essere utilizzato in tutti i grandi corridoi di trasporto). Questa è una priorità particolare, perché un'altra innovazione della nuova rete centrale consiste in obblighi più relativi all'interoperabilità dei sistemi di trasporto, mediante investimenti per raggiungere standard UE in grande parte già esistenti, ad esempio per quanto riguarda sistemi comuni di segnalazione ferroviaria.
- I finanziamenti residui possono essere diretti a progetti ad hoc, compresi progetti della rete globale.

Come posso sapere quali progetti di trasporto saranno finanziati per il mio paese?

Il principio fondamentale è che tutti i paesi traggono benefici dall'accesso ad una solida rete centrale europea dei trasporti, che consente la libera circolazione di persone e merci. Tutti i paesi europei saranno collegati alla rete.

Questi progetti sono ammessi al finanziamento UE 2014-2020 nell'ambito della politica dei trasporti perché:

- soddisfano i criteri della metodologia di appartenenza alla rete centrale (cfr. sotto per più informazioni sulla metodologia e sui criteri);
- hanno un elevato valore aggiunto UE;
- sono maturi per essere realizzati fra il 2014 e il 2020.

Spetterà agli Stati membri presentare alla Commissione proposte dettagliate, sulla base delle quali saranno assegnati i finanziamenti. Ciò dovrebbe avvenire entro i primi mesi del 2014. L'esatto ammontare del finanziamento dell'UE dipende anche dai dettagli delle proposte nazionali. In linea di massima, il contributo dell'UE a un grande progetto di infrastruttura di trasporto rappresenta il 20% circa del costo dell'investimento per un periodo finanziario di 7 anni. Il sostegno finanziario per studi individuali può rappresentare fino al 50% del costo e per studi e lavori per progetti transfrontalieri fino al 40%. Il resto è finanziato dagli Stati membri, dagli enti locali o eventualmente da investitori privati.

E se io non sono sulla rete centrale? Che cos'è la rete globale? Chi la finanzia e come funziona?

A livello regionale e nazionale, la cosiddetta rete globale alimenterà la rete centrale di trasporto. Tale rete globale è parte integrante della strategia TEN-T. Sarà gestita in gran parte dagli Stati membri, con la possibilità di ottenere alcuni finanziamenti nell'ambito della politica dei trasporti e, naturalmente, della politica regionale.

È la sussidiarietà in azione. L'intenzione è quella di garantire che progressivamente, entro il 2050, la grande maggioranza dei cittadini e delle imprese d'Europa non debbano impiegare più di 30 minuti per raggiungere la rete globale.

I nuovi orientamenti TEN-T sono molto più dettagliati dei precedenti per quanto riguarda i requisiti, anche per la rete globale, di modo che nel tempo, all'orizzonte del 2050, buona parte della rete globale avrà gli stessi standard di piena interoperabilità ed efficienza, per le ferrovie, le auto elettriche, ecc.

Quali requisiti sono più rigorosi per la rete centrale?

Vi sono due importanti gruppi di requisiti per i progetti della rete centrale che ricevono finanziamenti:

a) requisiti tecnici che occorre realizzare; b) nuovi obblighi legali di portare a termine i progetti.

I requisiti tecnici

È chiaramente auspicabile, in particolare per una rete centrale, che i requisiti tecnici siano interoperabili in tutta la rete. Ciò significa, ad esempio, che l'ERTMS (European Rail Traffic Management System), il sistema informatico di base di controllo dei treni, deve essere applicato ovunque. Del pari, gli standard di sicurezza stradale sia per le gallerie che per i tratti stradali in genere devono valere su tutta la rete e la tecnologia STI (sistemi di trasporto intelligente) deve essere interconnessa. Inoltre, l'eventuale futura infrastruttura di punti di ricarica per veicoli elettrici deve obbedire a norme comuni in modo che le automobili possano utilizzarla in tutti i punti della rete.

Gli obblighi legali

Gli orientamenti TEN-T comprendono un nuovo obbligo legale rigoroso che impone agli Stati membri che ricevono finanziamenti per progetti della rete centrale di portarli a termine. Tali progetti non potranno protrarsi oltre il 2030, data di completamento della rete centrale. Quest'obbligo dovrebbe fornire agli Stati membri un incentivo chiaro per evitare ritardi nell'esecuzione dei progetti di trasporto.

Come si otterranno i 250 miliardi di euro necessari per completare la rete centrale?

I 31,7 milioni di euro stanziati per i trasporti nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa del quadro finanziario pluriennale agiranno in pratica come "capitale di avviamento" per stimolare ulteriori investimenti da parte degli Stati membri, volti a completare collegamenti transfrontalieri difficili, che altrimenti potrebbero non essere realizzati.

I finanziamenti TEN-T esercitano un forte effetto leva. L'esperienza degli ultimi anni mostra che ogni milione di euro speso a livello europeo genererà 5 milioni dai governi degli Stati membri e 20 milioni dal settore privato.

Oltre a questo effetto leva, esiste oggi la possibilità di ottenere nuovi finanziamenti privati mediante strumenti finanziari innovativi, come le obbligazioni di progetto (project bonds).

Come funziona il cofinanziamento? Quanto pagano gli Stati membri e quanto paga l'Europa?

L'infrastruttura dei trasporti richiede investimenti enormi, la maggior parte dei quali proverrà sempre dagli Stati membri. Il ruolo dell'Europa in termini di investimento e coordinamento consiste nel creare valore aggiunto attraverso l'eliminazione delle strozzature e la realizzazione dei collegamenti e delle connessioni mancanti, sostenendo la creazione di un'autentica rete europea dei trasporti.

I tassi ordinari di finanziamento per i progetti TEN-T della rete centrale saranno:

- di un massimo del 50% per il cofinanziamento UE di studi;
- di un massimo del 20% per i lavori (per esempio, lavori esplorativi per una galleria importante);
- esiste la possibilità di aumentare il cofinanziamento dei progetti transfrontalieri per i collegamenti ferroviari e di navigazione interna (fino al 40%);
- per taluni progetti STI, come l'ERTMS, può essere concesso un cofinanziamento più elevato, non superiore al 50%, per sostenere gli Stati membri che effettuano la transizione al nuovo sistema.

Come si è deciso quali progetti appartengono alla rete centrale?

La priorità era quella di riorientare i finanziamenti UE ai trasporti per creare un'autentica rete europea: invece di affrontare le strozzature a una a una, costruire una vera rete.

A tal fine, è stata elaborata una nuova metodologia, sulla base di ampie consultazioni degli Stati membri e delle parti interessate. Lo scopo era quello di creare una rete europea che collegasse fra loro i principali centri sociali ed economici e le interconnessioni con i paesi terzi (porti, aeroporti e collegamenti via terra) e di realizzare l'infrastruttura permanente necessaria per il funzionamento del mercato unico, la promozione della concorrenza e lo sviluppo dell'economia.

Tale metodologia comporta diverse fasi. In primo luogo, occorre selezionare i nodi principali, che devono soddisfare determinati criteri statistici, come ad esempio essere città capitali o altri centri socioeconomici importanti, grandi porti (per volume e criteri territoriali) e grandi aeroporti (per volume e criteri territoriali) e interconnessioni con i paesi terzi. Successivamente, i nodi selezionati devono essere collegati fra loro da modi di trasporto via terra: ferrovie, vie navigabili interne e strade (alcuni già esistenti, ma talvolta con strozzature, ed altri con collegamenti tuttora mancanti). Da ultimo, occorre integrare un'analisi dettagliata dei grandi flussi di traffico, passeggeri e merci. Questo è essenziale per definire quali tratti siano prioritari per la rete centrale e per individuare chiaramente le sezioni prioritarie da ammodernare o realizzare o da cui eliminare eventuali strozzature.

Su tale base si è proceduto a definire una rete centrale che collega nodi di importanza strategica con percorsi multimodali, tenendo conto dei grandi flussi di traffico.

Tutti i progetti della rete centrale sono prioritari ai fini del cofinanziamento UE. Tuttavia, per il periodo di finanziamento 2014-2020 si attribuisce un'importanza particolare al finanziamento dei progetti transfrontalieri che presentano il maggior valore aggiunto a livello dell'UE.

Che cosa sono esattamente i corridoi e a che cosa servono?

L'esperienza già acquisita ha mostrato la notevole difficoltà di realizzare progetti transfrontalieri ed altri progetti di trasporto in Stati membri diversi in modo coordinato. In effetti, è molto facile creare sistemi e connessioni divergenti, generando strozzature ancora più gravi.

Un'innovazione di rilievo contenuta nei nuovi orientamenti TEN-T è l'introduzione di dieci corridoi da realizzare nella rete centrale, che contribuiscono alla sua costituzione. Ciascun corridoio deve includere tre modi di trasporto, tre Stati membri e due sezioni transfrontaliere.

Si creeranno "piattaforme di corridoio" per riunire tutte le parti interessate e gli Stati membri. La piattaforma di corridoio è una struttura di governance che elaborerà e attuerà "piani di sviluppo di corridoio" volti a coordinare efficacemente i lavori svolti lungo il corridoio in Stati membri diversi e in diverse fasi del progetto. Le piattaforme di corridoio dei dieci principali corridoi della rete centrale saranno presiedute da coordinatori europei.

In che modo la nuova impostazione TEN-T raggiunge gli obiettivi ecologici?

TEN-T è uno strumento essenziale per consentire alla politica dei trasporti di raggiungere la meta generale di una riduzione del 60% delle emissioni dei trasporti entro il 2050 (cfr. il Libro bianco sui trasporti pubblicato quest'anno). Fondamentalmente, la rete TEN-T è una rete multimodale di trasporto che favorisce un trasferimento sostanziale del traffico di passeggeri e merci dal modo stradale a quello ferroviario e ad altri modi di trasporto. Tutti i progetti TEN-T sono sottoposti ad una valutazione rigorosa dell'impatto ambientale prima di essere ammessi al finanziamento dell'UE. A tal fine devono soddisfare tutti i requisiti di progettazione e sostenibilità a norma della legislazione ambientale dell'UE.

Il contesto della politica TEN-T. Scopo della politica TEN-T (rete transeuropea) dei trasporti è realizzare le infrastrutture di trasporto e le interconnessioni necessarie per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e potenziare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione. In passato, i sistemi di trasporto europei si sviluppavano per lo più secondo criteri nazionali, con la conseguente scarsità o mancanza di interconnessioni nelle zone frontaliere o lungo corridoi strategici. La debolezza delle interconnessioni di trasporto ostacola la crescita economica. Sin dagli anni Ottanta, la politica TEN-T ha indirizzato i fondi europei al sostegno per la realizzazione di progetti infrastrutturali fondamentali per l'Europa. Sono molte le storie di successo ([link](#)). Tuttavia, soprattutto nell'attuale difficile momento economico, è necessario concentrare la spesa dell'UE per i trasporti dove possa generare il massimo valore aggiunto, creando una solida rete centrale europea.