

La politica dei trasporti della UE

La Politica dei Trasporti dell'UE

Politica dei Trasporti: principi generali, evoluzione della politica e principali strategie generali	3
Base legale	3
Obiettivi	3
L'evoluzione della politica	3
Strategie UE in materia di trasporti	4
TRASPORTO SU STRADA	7
Trasporto merci	7
Trasporto di persone	7
Occupazione e condizioni di lavoro	8
Sicurezza stradale	8
TRASPORTO URBANO.....	9
Recenti sviluppi	9
TRASPORTO FERROVIARIO DI MERCI	11
Logistica delle merci	11
Recenti sviluppi: Corridoi ferroviari internazionali per le merci	12
Agenzia Europea per le Ferrovie ERA	12
TRASPORTO IDROVIARIO	13
Programma Naiades	13
RETI TRANSEUROPEE DEI TRASPORTI - TEN.....	14
Link & Documenti Utili.....	16

Politica dei Trasporti: principi generali, evoluzione della politica e principali strategie generali

Base legale

Articolo 3 f e nel Titolo V del Trattato che crea la Comunità Europea. I trasporti sono stati una delle prime politiche comuni della Comunità Europea.

Obiettivi

La politica comune dei trasporti ha come obiettivo la creazione di un mercato unico dei trasporti, una mobilità competitiva, sicura, protetta e rispettosa dell'ambiente, pienamente compatibile con la nuova agenda di Lisbona per l'occupazione e la crescita e con la nuova strategia per lo sviluppo sostenibile. L'armonizzazione delle legislazioni e delle procedure amministrative è in gran parte realizzata. La politica quindi ha come finalità:

- la mobilità sostenibile, garantendo la libertà di movimento con prezzi accessibili e efficienza,
- la sicurezza,
- la riduzione del consumo energetico e dell'impatto ambientale.

L'UE promuove l'utilizzo di modi di trasporto ecologici, la rete di trasporto integrato e la creazione di un sistema di mercato di tariffe ambientali per gli operatori del trasporto, il trasferimento di merci e passeggeri dalla strada a forme di trasporto meno inquinanti.

L'evoluzione della politica

La politica dei trasporti copre una posizione importante nell'UE, partecipando al 7% del suo prodotto nazionale lordo, al 7% della forza lavoro, il 40% degli investimenti dei paesi membri e il 30% del consumo energetico europeo. Il trasporto di persone e di merci è più che raddoppiato negli ultimi trent'anni e registra una crescita costante, che va a scapito della efficienza dei trasporti, generando congestione, inquinamento e consumo di carburante.

Il libro bianco per il completamento del mercato interno del 1985 ha posto le basi per la politica di trasporto comune (includendo misure per la liberalizzazione e armonizzazione delle politiche di trasporto nella Comunità, eliminazione delle distorsioni della competitività).

Il Trattato di Maastricht del 1992 ha rafforzato le basi politiche, istituzionali e di bilancio della politica dei trasporti introducendo anche il concetto di rete transeuropea, grandi progetti di infrastruttura di trasporto nell'UE (Transeuropean Network -TEN). Nel 1992 la Commissione ha poi adottato il primo **Libro Bianco per il futuro sviluppo della politica comune dei trasporti**.

La consultazione "**Verso una tariffazione equa e efficiente nei trasporti**" del 1995 pone le basi per la politica fiscale dei trasporti; cercando di rendere più costosi i mezzi di trasporto più inquinanti riducendo, così, le distorsioni della competizione tra i diversi modi di trasporto. Tale documento pone le basi per il **libro bianco nel 1998 su "Pagamento per l'utilizzo delle infrastrutture:**

approccio graduale per la tariffazione comune dell'infrastruttura comune dei trasporti nell'UE".

Nel luglio 1996 è adottata la decisione sulle linee guida comunitarie per lo sviluppo della **Rete trans-europea di trasporto**.

Strategie UE in materia di trasporti

Le principali **strategie in materia di politica di trasporti** della Commissione europea sono:

- 1) il Libro bianco del 2001 "la politica europea dei trasporti fino al 2010"
- 2) la revisione del libro bianco del 2006
- 3) la Comunicazione "L'Agenda dell'UE per il trasporto merci: rafforzare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto di merci in Europa", del 2007
- 4) la Comunicazione "Rendere i trasporti più ecologici" del 2008
- 5) la Comunicazione "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018" del 2009
- 6) la Comunicazione "un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema di trasporto integrato, basato sulla tecnologia e di facile utilizzazione per l'utente".

Tali strategie sono di seguito brevemente illustrate:

1. Il libro bianco "la politica europea dei trasporti fino al 2010", del 2001, propone quasi sessanta misure per realizzare un sistema di trasporto capace di riequilibrare i modi di trasporto, rilanciare le ferrovie, promuovere il trasporto marittimo e fluviale e controllare la crescita del trasporto aereo. Il Libro bianco è la risposta alla strategia di sviluppo sostenibile stabilita dal Consiglio europeo di Göteborg nel giugno 2001 ed analizza il futuro della politica dei trasporti soprattutto in vista dell'allargamento ad est dell'UE. L'impatto ambientale dei trasporti riguarda:
 - Le emissioni di gas effetto serra, causa principale del riscaldamento terrestre
 - Le emissioni di altri prodotti che riducono lo strato dell'ozono
 - Il consumo di energia non rinnovabile pari al 31% del totale.
2. Nel 2006, la revisione di medio-termine del libro bianco "**Mantenere l'Europa in movimento – mobilità sostenibile per il nostro continente**", rilancia la politica dei trasporti ed identifica alcuni strumenti per raggiungere gli obiettivi comunitari entro il 2010:
 - un piano d'azione per la logistica del trasporto di merci (presentato nell'ottobre 2007);
 - la promozione dei sistemi di trasporto intelligente e delle nuove tecnologie per una mobilità attenta all'ambiente;
 - un approccio europeo per la mobilità delle aree urbane;
 - un piano d'azione per la promozione dei trasporti fluviali interni;
 - un programma per l'uso di carburanti ecologici nel trasporto su strada.

3. Nel 2006 la Commissione presenta la comunicazione **“La logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile”**, che riconosce il ruolo della logistica e la necessità di promuovere l'intermodalità per rendere il trasporto merci più pulito, sicuro ed efficiente dal punto di energetico. La comunicazione nello specifico sottolinea la necessità di rafforzare i legami fra la logistica e la politica dei trasporti e operare per:
 - individuare ed eliminare le strozzature
 - introdurre tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC), sistemi di rilevamento e localizzazione delle merci (tracking and tracing)
 - organizzare percorsi di formazione nel settore logistico
 - raccogliere dati statistici
 - adottare indicatori di prestazioni o criteri di riferimento (benchmark) per valutare e controllare la qualità del servizio, i servizi e le fasi di produzione
 - promuovere e semplificare le catene multimodali e proporre norme comuni europee per le unità di carico intermodali nel trasporto intracomunitario.
4. La Comunicazione della Commissione Europea **“Rendere i trasporti più ecologici”** del luglio 2008 propone una serie di misure sia a carattere normativo, sia operativo. Si intende determinare il prezzo effettivo dei trasporti *internalizzandone i costi esterni*, sulla base di effetti quantificabili come l'impatto ambientale, il traffico e l'inquinamento acustico. La comunicazione è accompagnata da due iniziative sull'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti: una strategia globale e una proposta finalizzata al riesame della direttiva sulla tassazione dei veicoli pesanti adibiti al trasporto merci per l'uso delle infrastrutture, ed una ulteriore iniziativa volta a ridurre il rumore provocato dal traffico ferroviario.
5. Nel 2009 la Commissione europea ha presentato una Comunicazione su **“Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018”**, finalizzata a migliorare la competitività del trasporto marittimo e migliorare le prestazioni ambientali. Il piano si inserisce nel contesto della più ampia politica marittima integrata dell'UE (“Blue paper” del 2007), che riguarda tutti i settori che utilizzano o intendono utilizzare la risorsa mare nei prossimi decenni, ed è anche orientato a conseguire obiettivi in altri settori, come quello energetico e i trasporti su strada.
6. **La Comunicazione della Commissione europea del 17 giugno 2009** sul futuro dei trasporti, che porrà le basi per un **nuovo libro bianco dei trasporti** per il decennio a venire, contiene le seguenti conclusioni:
 - La politica europea dei trasporti, che ha contribuito a fornire un sistema di mobilità efficiente alle persone ed alle imprese dell'UE, dovrà operare per rendere la mobilità sostenibile in futuro.
 - La sostenibilità ambientale, l'invecchiamento della popolazione, la migrazione, la penuria di combustibile fossile, l'urbanizzazione e la globalizzazione sono tendenze chiave nella nostra società e costituiranno delle sfide al nostro sistema di mobilità.

- L'accelerazione nell'introduzione di tecnologie innovative e dell'integrazione completa dei diversi mezzi di trasporto è determinante per il superamento di queste sfide.
- È importante progredire nella proiezione esterna della politica europea dei trasporti, per assicurare l'ulteriore integrazione con i paesi limitrofi e la promozione di interessi economici ed ambientali dell'Europa in un contesto globale.

La comunicazione non comprende un programma dettagliato delle misure politiche, ma cerca piuttosto di delineare una visione strategica per il futuro dei trasporti e stimolare ulteriormente il dibattito nell'intento di individuare le eventuali opzioni politiche.

TRASPORTO SU STRADA

In tutti i 27 paesi dell'Unione, eccetto in Estonia (65% per ferrovia) e Lettonia (54% ferrovia), la strada rappresenta il modo principale per trasportare le merci. Seguono la Lettonia (col 38%) e la Svezia (col 36%).

In materia di trasporto su strada, oltre al trasporto merci, e alla normativa relativa al mercato unico delle merci, l'UE disciplina il trasporto passeggeri, le condizioni di occupazione e di lavoro e propone una agenda pluriennale sul tema della sicurezza stradale per dimezzare il numero delle vittime degli incidenti stradali.

Trasporto merci

L'UE regola il settore definendo modalità per creare condizioni di libera competizione, promuovere standard tecnici relative alla sicurezza e alla sostenibilità ambientale, per garantire armonizzazione fiscale e sociale e per eliminare la discriminazione. Durante la presidenza ceca (primo semestre 2009) è stato raggiunto l'accordo tra il Consiglio ed il Parlamento Europeo sul pacchetto "autotrasporto" ed in particolare su:

- Regolamento che fissa norme comuni per l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada,
- Regolamento che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada,
- Regolamento che fissa norme comuni per l'accesso al mercato dei servizi di trasporto effettuati con autobus).

Il Consiglio ha inoltre adottato l'orientamento generale sulla proposta di Direttiva concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto; il Parlamento Europeo, dopo aver respinto la proposta della Commissione, è chiamato al riesame nel corso del secondo semestre del 2009.

Trasporto di persone

L'UE promuove un mercato interno in libera concorrenza tra gli operatori dei trasporti passeggeri su strada e il cabotaggio.

L'UE inoltre tutela i diritti dei passeggeri: in particolare rafforza i diritti dei passeggeri aerei (come ad esempio prevedendo un'indennità da parte delle compagnie aeree in caso di ritardo o di mancato imbarco), e dei passeggeri che impiegano altri modi di trasporto, come i trasporti ferroviari, marittimi, trasporti internazionali stradali, e i trasporti urbani.

Occupazione e condizioni di lavoro

La Comunicazione della Commissione Europea del 21 giugno 2000 “**Verso un autotrasporto di qualità più sicuro e più concorrenziale nella Comunità**” [COM (2000) 364] contiene dei provvedimenti destinati al conseguimento di quattro obiettivi: (1) sviluppare una legislazione sull'organizzazione dell'orario di lavoro; (2) equilibrare le condizioni di lavoro; (3) migliorare il controllo dell'autotrasporto; (4) incrementare la formazione professionale.

L'UE disciplina inoltre il riconoscimento reciproco dei diplomi di trasportatore a livello europeo, attestato di conducente e l'organizzazione dell'orario di lavoro.

Sicurezza stradale

Il programma d'azione per la sicurezza stradale 2003-2010 prevede una serie di misure come il rafforzamento dei controlli stradali, l'ampio ricorso a nuove tecnologie per la sicurezza, il miglioramento delle infrastrutture stradali e azioni intese a migliorare il comportamento degli utenti. L'obiettivo finale è quello di ridurre di almeno il 50% il tasso dei decessi entro il 2010. L'UE ha inoltre creato l'Osservatorio Europeo per la sicurezza stradale.

TRASPORTO URBANO

Le città partecipano per il 75-85% alla creazione del PIL dell'UE. L'80% della popolazione UE vive nelle città. Le aree urbane svolgono un ruolo importante nella realizzazione degli obiettivi della strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile.

Il 75% delle tratte urbane è effettuata con l'auto, la crescita dei chilometri realizzati in auto è destinata a crescere. Quasi la metà dei 490 milioni di cittadini europei possiede una autovettura.

Problemi relativi alla mobilità urbana sono:

- La dipendenza dall'auto
- La congestione che è stata valutata costare oltre l'1% del PIL dell'UE – circa €105 miliardi l'anno – entro il 2010.
- Il consumo delle terre e urban sprawl
- L'inquinamento dell'aria e cambiamenti climatici
- Gli incidenti e sicurezza (un incidente su tre si svolge in aree urbane)
- Il rumore (65% della popolazione è esposta ad alti livelli di rumori legati al traffico urbano)

Gli obiettivi della politica UE in materia di trasporto urbano sono: migliorare la vita dei cittadini e rafforzare l'economia attraverso l'organizzazione della mobilità urbana sostenibile e l'utilizzo crescente di veicoli efficienti dal punto di vista energetico e delle emissioni.

Recenti sviluppi

Nel libro verde del 2001 si pongono le basi per avviare un cambio di modalità di trasporto dalla strada ad altri modi con minore impatto ambientale, con la promozione dell'intermodalità e con l'ammodernamento dei trasporti urbani. In Settembre 2007, la Commissione Europea ha presentato le linee guida per una nuova "Strategia urbana", che potrebbe comprendere decisioni e iniziative per ridurre la congestione, l'inquinamento e problemi di sicurezza.

Nel 2007 è stata lanciata una consultazione pubblica con il **Libro Verde della Commissione Europea "Verso una nuova cultura della mobilità urbana"**, che prevedeva in ottobre 2008 la pubblicazione di un Piano d'Azione, che sarà invece adottato solo in autunno 2009. A causa di questo ritardo, il Parlamento Europeo ha intrapreso un'iniziativa inconsueta, su impulso del parlamentare francese Gilles Savary (PSE), adottando il 19 gennaio 2009, un **Progetto di rapporto sul piano d'azione**, approvato in aprile 2009.

Obiettivi del Piano d'azione sono:

- La promozione dell'uso di veicoli più puliti, sia con normativa vincolante per le imprese, (attraverso le direttive "Euro") sia con la promozione di gare d'appalto pubbliche verdi (green procurement);
- lo sviluppo di tecnologia più pulita nelle emissioni, con misure incluse nel pacchetto energia.

- Il miglioramento dell'infrastruttura
- campagne di educazione e promozione dell'uso dei mezzi di trasporto pubblici o adozione di misure di dissuasione tramite l'introduzione di pedaggi, tariffe per i parcheggi, (limiti all'ingresso delle aree urbane), carpooling e carsharing.

TRASPORTO FERROVIARIO DI MERCI

Considerando i 4 modi di trasporto via terra (strada ferrovia, vie navigabili interne e canali), le ferrovie coprono solo il 17% del trasporto merci dell'UE (dati 2006), mentre le vie navigabili interne e i canali petroliferi coprono il 5% ciascuno. Le strade coprono il 73% del totale nella EU a 27, rimanendo la modalità principale, eccetto che in Estonia (65% ferrovia) e Lettonia (54% ferrovia). In altri paesi come Cipro (100% strada), Malta (100% strada), Irlanda (99% strada), Grecia (98% strada) e Portogallo (95%) e Spagna (92%), le altre modalità di trasporto sono praticamente inesistenti (secondo Eurostat).

Il settore del trasporto ferroviario è nomato da tre pacchetti legislativi che successivamente hanno promosso l'integrazione del mercato rimuovendo maggiori ostacoli ai servizi transfrontalieri, migliorando la sicurezza e riducendo i costi e facilitando le operazioni attraverso maggiore armonizzazione degli standard tecnici nell'industria ferroviaria.

La revisione del 2006 del Libro bianco sui trasporti individua in una più efficiente logistica dei trasporti la chiave per migliorare la sostenibilità ambientale dei trasporti.

Logistica delle merci

In materia di logistica delle merci, la comunicazione della Commissione “**La logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile**” del giugno 2006, ha inteso migliorare l'efficienza del sistema di trasporto europeo grazie alla logistica e promuovere, l'intermodalità per rendere il trasporto merci più pulito, sicuro ed efficiente dal punto di energetico. La comunicazione nello specifico ha sottolineato la necessità di:

- legami più stretti fra la logistica e la politica dei trasporti
- Individuare ed eliminare le strozzature
- introdurre tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC)I sistemi di rilevamento e localizzazione delle merci (tracking and tracing), in tutti i modi di trasporto,
- organizzare percorsi di formazione nel settore logistico
- raccogliere dati statistici
- utilizzare in maniera efficiente l'infrastruttura
- adottare indicatori di prestazioni o criteri di riferimento (benchmark) per valutare e controllare la qualità del servizio, i servizi e le fasi di produzione
- promuovere e semplificare le catene multimodali
- proporre norme comuni europee per le unità di carico intermodali nel trasporto intracomunitario

A questa comunicazione ha fatto seguito, nell'ottobre 2007, la presentazione di un pacchetto di misure sulla logistica incluso un **Piano d'azione sulla logistica del trasporto di merci**, una proposta per migliorare la competitività del trasporto delle merci per ferrovia e per migliorare il trasporto via mare. Il piano d'azione introduce il concetto dell'e-merci, che permettere di

rintracciare le merci attraverso un sistema elettronico durante tutto il viaggio compiuto con diversi modi di trasporto.

Recenti sviluppi: Corridoi ferroviari internazionali per le merci

Il Consiglio, in data 12 giugno 2009, ha raggiunto un accordo politico su una **Proposta di Regolamento per la creazione di una Rete Europea ferroviaria per un trasporto merci competitivo**, volta a creare una rete ferroviaria per le merci costituita da corridoi internazionali attrezzati con infrastrutture che permettano il trasporto merci efficiente e di alta qualità.

Grazie a questi corridoi gli operatori ferroviari dovrebbero essere così capaci di offrire servizi efficienti e di alta qualità e essere più competitivi sul mercato dei trasporti di beni. La proposta definisce le regole per la creazione e le modifiche dei corridoi merci, la loro organizzazione e governance, le misure per implementare i corridoi, la pianificazione degli investimenti e la capacità e gestione del traffico.

Gli stati membri dovranno definire nei prossimi 3 anni (o al max 5), dei corridoi per il trasporto merci secondo una lista di tratte principali in allegato della bozza di regolamento. In aggiunta, gli stati membri non inclusi nella lista dovranno definire un corridoio, od un prolungamento dello stesso.

Un accordo tra i ministri dei paesi UE ha inoltre definito la realizzazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario ERTMS (European Rail Traffic Management System) lungo 6 principali assi di trasporto merci per ferrovia, che includono anche l'**asse "Stoccolma –Napoli"** (corridoio B). Lo sviluppo dell'ERTMS servirà a sostituire gli oltre 20 sistemi diversi di controllo e comando, attualmente in funzione a livello nazionale in Europa, che rappresentano un serio ostacolo tecnico al traffico ferroviario internazionale. I principali corridoi europei per il trasporto merci per ferrovia dovrebbero essere equipaggiati entro il 2020.

Agenzia Europea per le Ferrovie ERA

Con sede a Valenciennes, in Francia, ha come obiettivo la creazione di un'area europea integrata per le ferrovie, attraverso il rafforzamento della sicurezza e dell'interoperabilità.

Creata nel 2006, l'agenzia sviluppa standard commerciali-tecnici e approcci comuni alla sicurezza, operando in stretto contatto con gli stakeholders del settore e con le autorità nazionali, le istituzioni comunitarie e altri soggetti interessati.

TRASPORTO IDROVIARIO

L'Unione europea stimola la crescita del trasporto marittimo attraverso un certo numero di azioni come la modernizzazione delle infrastrutture o l'armonizzazione delle attrezzature e delle procedure. Il rafforzamento della sicurezza marittima e la tutela dell'ambiente marino rappresentano a loro volta delle priorità.

Il **trasporto fluviale** costituisce da parte sua un potenziale considerevole, ma ancora poco sfruttato. Esso presenta il vantaggio di ridurre il trasporto stradale.

Programma Naiades

L'Unione si prefigge di dare nuovo dinamismo all'attività del settore, in particolare con il **Piano d'Azione Naiades** (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe), che intende trasferire un maggior volume di merci sulle vie navigabili interne e contribuire così al decongestionamento delle vie terrestri di trasporto e alla riduzione dell'inquinamento.

Il Programma di azione individua cinque aree strategiche di intervento:

- Mercato: creare condizioni favorevoli per la prestazione dei servizi e attirare nuovi mercati,
- Flotta: promuovere l'ammodernamento della flotta e l'innovazione,
- Lavoro e competenze: attirare nuova forza lavoro e aumentare gli investimenti in capitale umano,
- Immagine: promuovere il trasporto per via navigabile interna come valido partner commerciale,
- Infrastrutture: costruire infrastrutture adeguate per il trasporto per via navigabile.

Altro programma che intende promuovere il trasporto per vie navigabili interne è il Marco Polo.

RETI TRANSEUROPEE DEI TRASPORTI - TEN

La realizzazione della rete transeuropea di trasporto contribuisce al buon funzionamento del mercato interno e al rafforzamento della coesione economica e sociale. Gli obiettivi, le priorità e le grandi linee di azione, nonché i progetti che li sviluppano, costituiscono un elemento essenziale di questa rete.

Gli obiettivi della rete transeuropea di trasporti (TEN) sono:

- garantire la mobilità delle persone e dei beni;
- offrire agli utenti infrastrutture di qualità;
- sfruttare l'insieme dei modi di trasporto;
- permettere un uso ottimale delle capacità esistenti;
- essere interoperabile in tutti i suoi elementi;
- essere economicamente sostenibile;
- servire l'insieme della Comunità;
- essere estesa agli Stati membri dell'Associazione europea di libero scambio, ai paesi dell'Europa centrale e orientale e ai paesi mediterranei.

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

Le priorità dell'azione riguardano:

- la realizzazione dei collegamenti necessari per agevolare il trasporto;
- l'ottimizzazione dell'efficienza delle infrastrutture esistenti;
- l'attuazione dell'interoperabilità degli elementi della rete;
- l'integrazione della dimensione ambientale nella rete.

La Commissione europea ha redatto un elenco di 30 progetti prioritari da avviare prima del 2010, per un costo totale stimato a 225 miliardi di euro, che favoriscano una mobilità più sostenibile, concentrando gli investimenti sui trasporti ferroviari, fluviali e marittimi. Di questi trenta progetti prioritari, diciotto sono progetti ferroviari e due sono progetti di navigazione interna e marittima. Una priorità particolare è stata accordata ai modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente. I progetti prioritari sono:

1. l'asse ferroviario Berlino-Verona/Milano–Bologna–Napoli–Messina;
2. il treno ad alta velocità Parigi-Bruxelles/Bruxelles–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 e 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;

Recenti sviluppi

La Comunicazione della Commissione “Le reti transeuropee: verso un approccio integrato” (COM(2007) 135) del 2007, ha inteso rivedere il sistema delle TEN e ha suggerito ad es. il ricorso alle nuove tecnologie, per accrescere la sicurezza, diminuire la congestione e attenuare l'incidenza dell'attività di trasporto sull'ambiente. La comunicazione sottolinea inoltre la necessità di coordinare le varie fonti di finanziamento e attivare nuovi meccanismi che migliorino i flussi di finanziamenti in generale e il cofinanziamento comunitario delle infrastrutture in particolare.

La Commissione ha inoltre ribadito la necessità di estendere queste reti transeuropee in direzione dei paesi vicini.

Durante la programmazione finanziaria 2000-2006 l'Unione europea ha contribuito alla realizzazione della rete TEN mediante i tre seguenti strumenti finanziari:

- Una dotazione di bilancio di 4,2 miliardi di euro. Le sovvenzioni hanno permesso di cofinanziare questi progetti nella misura massima del 10% per le sezioni nazionali e nella misura massima del 20% per le sezioni transfrontaliere.
- Il Fondo di coesione ha contribuito alle reti di trasporto erogando 16 miliardi di euro. Il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) ha a sua volta investito nei trasporti 34 miliardi di euro, una parte dei quali (investimenti in infrastrutture ferroviarie, stradali, autostradali, portuarie) è andata a beneficio della rete TEN.
- I prestiti della Banca europea per gli investimenti (BEI) per complessivi 37,9 miliardi di euro[7].

Nell'ambito del quadro finanziario pluriennale 2007-2013 sono stati stanziati 8,013 miliardi di euro allo sviluppo della reti TEN.

Durante il periodo 2007-2013, il FESR e il Fondo di coesione continueranno ad essere le principali fonti di finanziamento comunitario per i progetti della rete transeuropea dei trasporti.

Link & Documenti Utili

- [Libro bianco sui trasporti 2001](#)
- Revisione del libro bianco [“Mantenere l'Europa in movimento – mobilità sostenibile per il nostro continente”, 2006](#)
- [COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE come base per il nuovo libro bianco post 2010 “futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema di trasporto integrato, basato sulla tecnologia e di facile utilizzazione per l'utente”.](#)

Siti internet:

- Direzione dei Trasporti e Energia, Commissione Europea
http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm
- Le reti trans europee dei trasporti
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/basis_networks/basis_networks_en.htm
- Agenzia per le reti trans europee dei trasporti
<http://tentea.ec.europa.eu/en/home.htm>
- Agenzia europea delle ferrovie
<http://www.era.europa.eu/Pages/default.aspx>
- Agenzia Europea per la competitività e l'innovazione (che gestisce Intelligent Energy Europe (interno al programma CIP e il programma Marco Polo)
<http://ec.europa.eu/eaci/>