



RETI TRANSEUROPEE — ORIENTAMENTI

Il trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) mantiene le reti transeuropee (TEN) nel settore dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, menzionate per la prima volta nel trattato di Maastricht, per collegare tutte le regioni dell'UE. Le reti sono strumenti preposti a contribuire alla crescita del mercato interno e all'occupazione, perseguendo allo stesso tempo obiettivi ambientali e di sviluppo sostenibile. Alla fine del 2013 la rete transeuropea dei trasporti è stata oggetto di una profonda riforma.

BASE GIURIDICA

Articoli da 170 a 172 e articolo 194, paragrafo 1, lettera d), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (quest'ultimo in specifico riferimento all'energia).

Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE.

OBIETTIVI

Il trattato di Maastricht ha attribuito all'UE il compito di costituire e sviluppare le reti transeuropee (TEN) nel settore dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia per contribuire allo sviluppo del mercato interno, rafforzare la coesione economica e sociale, collegare le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche alle regioni centrali dell'Unione e rendere il territorio dell'UE più accessibile ai paesi limitrofi.

RISULTATI

A. Orientamenti e idee generali

Nel Libro bianco sulla crescita, la competitività e l'occupazione del 1993 la Commissione ha evidenziato il ruolo centrale delle reti transeuropee per il mercato interno, e in particolare per la creazione di posti di lavoro, sia attraverso la costruzione delle infrastrutture in senso stretto, sia grazie al ruolo svolto a posteriori nel favorire lo sviluppo economico. In occasione dei Consigli europei di Corfù e di Essen del 1994, sono stati approvati 14 progetti prioritari (PP) per i trasporti e 10 per il settore energetico.



B. Misure legislative settoriali

1. Trasporti

a. Orientamenti del 1996

La decisione n. 1692/96/CE del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ha fissato i parametri generali per la rete nel suo complesso. La decisione stabiliva le caratteristiche della rete specifica per ciascun modo di trasporto e identificava i progetti d'interesse comune e i progetti prioritari (PP) ammissibili, ponendo l'accento sui modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, segnatamente i progetti ferroviari. La TEN-T copre l'intero territorio dell'UE e può estendersi ai paesi dell'EFTA, così come ai paesi partner dell'Europa sud orientale e ai paesi mediterranei. Inizialmente la decisione integrava i 14 progetti d'interesse comune adottati dal Consiglio europeo di Essen. Successivamente, la decisione n. 1346/2001/CE, del 22 maggio 2001, che modifica gli orientamenti TEN-T relativamente ai porti marittimi, ai porti di navigazione interna e ai terminali intermodali ha completato un «piano di sviluppo dei trasporti» su scala comunitaria per tutti i modi di trasporto.

b. Revisione del 2004 degli orientamenti TEN-T

Gli allargamenti del 2004 e del 2007, unitamente a gravi ritardi e problemi di finanziamento, soprattutto per quanto riguarda i tronconi transfrontalieri, hanno imposto una completa revisione degli orientamenti TEN-T. Il numero di PP elencati è stato portato a 30, con l'obbligo per tutti essi di rispettare la normativa ambientale dell'UE. È stato introdotto un nuovo concetto di autostrade del mare per rendere più efficienti alcuni collegamenti marittimi e migliorare l'integrazione tra il trasporto marittimo a corto raggio e le linee ferroviarie.

Nel 2005 sono stati nominati dei «coordinatori europei» per alcuni progetti di particolare rilevanza, che fungono da mediatori per facilitare i contatti con le autorità decisionali nazionali, gli operatori e gli utenti dei mezzi di trasporto e i rappresentanti della società civile. Nell'ottobre 2006 è stata creata un'Agenzia esecutiva per la rete transeuropea dei trasporti con il compito di preparare e seguire sul piano tecnico e finanziario le decisioni relative ai progetti gestiti dalla Commissione.

c. Revisione del 2013: rete integrata, struttura a doppio strato (centrale/globale) e corridoi TEN-T

La nuova politica dell'UE in materia di infrastrutture dei trasporti mira a trasformare l'attuale mosaico di strade, ferrovie, vie navigabili interne, aeroporti, porti marittimi e interni e terminali ferroviari/stradali in una rete integrata che copra tutti gli Stati membri. La mancanza di una infrastruttura dei trasporti coerente di questo tipo costituisce un grave ostacolo al corretto funzionamento del mercato interno. La creazione di tale rete richiede la preparazione e l'attuazione di migliaia di progetti miranti ad eliminare le strozzature esistenti, realizzare i collegamenti mancanti e migliorare l'interoperabilità tra le varie modalità di trasporto e tra le infrastrutture dei trasporti regionali e nazionali. Inoltre, tra le priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura della TEN-T figura l'applicazione di soluzioni tecnologiche innovative che possono svolgere un ruolo fondamentale nella trasformazione dei trasporti, per renderli accessibili a tutti i cittadini e creare un sistema



più sicuro, sostenibile, a bassa intensità di carbonio ed efficiente dal punto di vista energetico.

La nuova politica dell'UE in materia di infrastrutture dei trasporti istituisce, per la prima volta, una struttura a doppio strato per le vie di trasporto dell'UE che comprende una rete globale (che garantisce collegamenti efficaci con tutte le regioni dell'UE) e una rete centrale (composta dagli elementi strategicamente più importanti della rete globale). I progetti lungo la rete globale dovrebbero essere ultimati entro la fine del 2050, mentre quelli che fanno parte della rete centrale dovrebbero soddisfare i criteri TEN-T entro la fine del 2030.

Inoltre sono stati introdotti nove corridoi multimodali principali quali nuovo strumento politico per facilitare l'attuazione coordinata dei progetti situati nella rete centrale. Tali corridoi dovrebbero riunire gli investitori pubblici e privati per mettere in comune le risorse destinate allo sviluppo della rete centrale. Per garantire che i corridoi siano attuati in modo efficace ed efficiente, ognuno di essi è sostenuto da un coordinatore europeo.

La politica in materia di TEN-T si concentra sullo sviluppo delle autostrade del mare e sull'attuazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). Sono pertanto stati designati due coordinatori europei aggiuntivi, uno per ciascuno degli ambiti summenzionati, con l'incarico di guidare il processo per un'attuazione armonizzata. Nel 2015 ciascun coordinatore europeo ha elaborato un piano di lavoro, rispettivamente sulle autostrade del mare e su un corridoio ERTMS. Tali piani di lavoro devono essere aggiornati periodicamente, tenendo conto dei progressi compiuti nell'attuazione dei progetti. Inoltre per il 2023 è prevista una revisione approfondita dell'attuazione della rete centrale.

Nel 2014 l'Agenzia esecutiva per la rete transeuropea dei trasporti è stata rinominata Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA). Oltre a proseguire con l'esecuzione dei programmi TEN-T e Marco Polo del periodo 2007-2013, è stata incaricata della gestione tecnica e finanziaria del meccanismo per collegare l'Europa (CEF) e di parti di Orizzonte 2020, un altro programma dell'UE per fornire sostegno alla ricerca nel settore, tra l'altro, dei trasporti intelligenti, ecologici e integrati (per maggiori informazioni sul finanziamento delle reti transeuropee, cfr. [3.5.2](#)).

d. Preparazione della prossima revisione della TEN-T (prevista per il 2023)

Nel settembre 2018 la Commissione ha avviato consultazioni pubbliche per esaminare i progressi finora compiuti nell'attuazione della TEN-T dall'entrata in vigore degli orientamenti. La valutazione viene condotta in preparazione della revisione della TEN-T nel 2023 ed è anche intesa a valutare l'efficacia della politica in materia di TEN-T in settori chiave come i carburanti alternativi, la digitalizzazione e il trasporto multimodale.

2. Energia

a. Orientamenti del 1996

Al vertice di Essen del 1994 è stato attribuito carattere prioritario a numerosi progetti nel campo delle reti energetiche. La decisione n. 1254/96/CE del 5 giugno 1996 stabiliva un insieme di orientamenti relativi alle reti transeuropee nel settore dell'energia (TEN-E) il cui obiettivo era di consentire alla Comunità di individuare i progetti di interesse comune



ammissibili e di creare un quadro favorevole alla loro realizzazione, specificando anche obiettivi settoriali per l'elettricità.

b. Orientamenti attuali

La decisione n. 1364/2006/CE del 6 settembre 2006 ha introdotto nuovi orientamenti per l'aggiornamento delle TEN-E che abrogano i precedenti orientamenti del 1996 e del 2003. Gli obiettivi attuali sono la diversificazione delle fonti di approvvigionamento, una maggiore sicurezza dell'approvvigionamento di energia grazie al rafforzamento delle relazioni con i paesi terzi (paesi candidati e paesi terzi dei bacini del Mediterraneo, del Mar Nero e del Mar Caspio nonché delle regioni del Medio Oriente e del Golfo persico), l'estensione delle reti energetiche ai nuovi Stati membri e la garanzia dell'accesso alle TEN-E per le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche.

L'UE ha individuato i progetti ammissibili al finanziamento unionale e li ha suddivisi in tre categorie: i progetti di interesse comune, che riguardano le reti dell'elettricità e del gas e sono caratterizzati da una potenziale fattibilità economica; i PP, da privilegiare al momento dell'attribuzione dei fondi dell'Unione; e i progetti d'interesse europeo, anch'essi prioritari ma con portata transfrontaliera o aventi un impatto significativo sulla capacità di trasporto tra gli Stati.

Tra le priorità d'azione in questo ambito, che devono essere compatibili con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile, figurano: a) il ricorso alle energie rinnovabili e migliori collegamenti tra gli impianti che le generano; b) l'impiego di tecnologie più efficaci che limitino le perdite e i rischi per l'ambiente legati al trasporto e alla trasmissione di energia; c) la creazione di reti energetiche nelle regioni insulari e ultraperiferiche, favorendo la diversificazione delle fonti di energia; d) l'interoperabilità delle reti dell'UE con quelle dei nuovi Stati membri e dei paesi terzi. L'allegato I alla decisione individua 32 progetti d'interesse europeo riguardanti l'elettricità e 10 per il gas, mentre gli allegati II e III elencano 164 progetti per il settore dell'elettricità e 122 per il gas.

Nel quadro finanziario 2007-2013, 155 milioni di EUR sono stati destinati alle TEN-E. Nel 2007 sono stati nominati quattro coordinatori europei.

Il nuovo titolo sull'energia del TFUE (articolo 194, paragrafo 1, lettera d)) offre una solida base giuridica per promuovere l'interconnessione delle reti energetiche.

3. Telecomunicazioni

La decisione n. 2717/95/CE del 9 novembre 1995 ha stabilito una serie di orientamenti per lo sviluppo di Euro-RNIS (rete numerica integrata di servizi) come rete transeuropea. Ha inoltre identificato gli obiettivi, le priorità e i progetti di interesse comune per sviluppare una gamma di servizi basati sull'Euro-RNIS, nella prospettiva di una futura rete europea di comunicazioni a banda larga.

La decisione n. 1336/97/CE del 17 giugno 1997 fissa gli orientamenti per le reti transeuropee di telecomunicazioni (TEN-Telecom) e stabilisce gli obiettivi, le priorità e le grandi linee d'azione previste. Tra le priorità approvate vanno segnalate le applicazioni che contribuiscono alla coesione economica e sociale, nonché lo sviluppo delle reti di base, in particolare quelle satellitari. Tali orientamenti sono stati leggermente modificati dalla decisione n. 1376/2002/CE del 12 luglio 2002.



Gli orientamenti hanno identificato i progetti d'interesse comune e fissato le relative procedure e i criteri di selezione. Il programma comunitario eTEN, strumento chiave del programma d'azione noto come «eEUROPE 2005: una società dell'informazione per tutti», si fonda anch'esso sul programma Euro-RNIS. Conclusosi nel 2006, il programma mirava a sostenere la diffusione transeuropea dei servizi basati sulle reti di telecomunicazione. Gli investimenti dell'UE si concentrano attualmente sull'ammodernamento delle reti esistenti.

RUOLO DEL PARLAMENTO EUROPEO

Il Parlamento ha sostenuto fermamente le politiche in materia di TEN e ha spesso richiamato l'attenzione sui ritardi nella realizzazione dei PP, insistito affinché si stabilissero calendari precisi e invitato gli Stati membri ad aumentare le risorse di bilancio disponibili, in particolare per la rete transeuropea dei trasporti. Ha ottenuto che si promuovano in via prioritaria i progetti con un chiaro «valore aggiunto europeo» che producono effetti positivi a lungo termine sull'ambiente e l'occupazione ed eliminano le strozzature, soprattutto nel settore ferroviario e in quello del trasporto combinato.

Con l'adozione della sua risoluzione del 12 luglio 2007 dal titolo «Mantenere l'Europa in movimento — una mobilità sostenibile per il nostro continente^[1]», il Parlamento ha fatto il punto della situazione e ha definito nuovi obiettivi, in particolare la necessità di completare l'intera rete transeuropea per beneficiare al meglio di tutti i modi di trasporto (co-modalità), nonché di ridistribuire l'equilibrio tra i modi (trasferimento modale) per ridurre l'impatto ambientale dei trasporti. Ha inoltre promosso la ferrovia, gli autobus e il trasporto marittimo, la cui quota di mercato è ancora debole.

Inoltre, nella risoluzione del 22 aprile 2009 relativa al Libro verde sul futuro della politica nel campo delle reti transeuropee dei trasporti (RTE-T)^[2], il Parlamento ha ribadito la richiesta di privilegiare le ferrovie (in particolare per le merci), i porti, le vie navigabili sostenibili — marittime e interne — e i collegamenti con i bacini di utenza nonché i nodi intermodali delle infrastrutture con i nuovi Stati membri e i paesi terzi. A tale riguardo il Parlamento incoraggia l'estensione della TEN-T ai paesi della politica di vicinato (PEV) e ai paesi partner del Mediterraneo.

Negli ultimi 15 anni il Parlamento ha contribuito a ridurre la sovrapposizione normativa mediante la revisione dei testi in materia di TEN-T. In effetti, ha adottato con il Consiglio, secondo la procedura legislativa ordinaria, la decisione 661/2010/UE del 7 luglio 2010 in materia di codificazione degli orientamenti TEN-T. In tal modo sono state abrogate le decisioni 1692/96/CE, 1346/2001/CE e 884/2004/CE ed è stato inserito un nuovo allegato contenente le mappe dei 27 Stati membri e le date obiettivo per la creazione della rete in tutti gli Stati membri.

Il 19 novembre 2013 il Parlamento ha approvato i nuovi orientamenti per la TEN-T sulla base di obiettivi specifici e ha aumentato i finanziamenti unionali e definito una visione chiara per la creazione della rete centrale e globale dei trasporti, i cui termini sono, rispettivamente, il 2030 e il 2050. Tra le altre cose ha ribadito l'importanza di fondare la selezione dei progetti sul concetto di valore aggiunto dell'UE (derivante

[1]GU C 175 E del 24.7.2008, pag. 556.

[2]GU C 184 E dell'8.7.2010, pag. 35.



dalle scelte politiche e/o dagli interventi finanziari che comportano un miglioramento significativo e misurabile delle connessioni e dei flussi di trasporto). Il Parlamento ha inoltre sottolineato la necessità di definire l'«analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico» come una valutazione ex ante quantificata effettuata sulla base di una metodologia armonizzata del valore di un progetto o programma. Il Parlamento ritiene che la metodologia dovrebbe tenere anche conto di tutti i costi e i benefici sociali, economici e ambientali e fungere da indicatore del contributo al benessere.

Dopo l'entrata in vigore del regolamento sulla TEN-T (regolamento 1315/2013) alla fine del 2013, il Parlamento ha continuato a sostenere lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Nella sua risoluzione del 9 settembre 2015 sulla messa in atto del Libro bianco 2011 sui trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile^[3], il Parlamento ha sottolineato l'importanza dei trasporti per l'economia e la mobilità dei cittadini, mettendo nel contempo in evidenza la necessità di investire nelle infrastrutture. Il Parlamento ritiene che il completamento della TEN-T sia una condizione essenziale per un sistema europeo dei trasporti sostenibile ed efficiente, che deve essere promosso dal meccanismo per collegare l'Europa e dal Fondo europeo per gli investimenti strategici.

Nel 2018 la Commissione ha presentato una proposta di regolamento sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti. Nel febbraio 2019 il Parlamento ha adottato la propria decisione in prima lettura ed è attualmente in corso il processo di codecisione ([2018/02285COD](#)).

[Esteban Coito / Frédéric Gouardères](#)
02/2020

[3]GU C 316 del 22.9.2017, pag. 155.

