



La politica europea dei trasporti e le reti TEN-T

1 marzo 2018

Le reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni (TENs), come previsto dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (articolo 170), mirano a favorire l'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali e la loro interoperabilità, tenendo conto in particolare della necessità di collegare alle regioni centrali dell'Unione le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche.

Per quanto riguarda in particolare le reti dei trasporti (TEN-T), l'obiettivo generale è stabilire un'unica rete transeuropea multimodale per integrare trasporto terrestre, marittimo e aereo.

A tal fine, occorre affrontare a livello dell'UE cinque grandi problematiche:

- i collegamenti mancanti, in particolare nelle tratte transfrontaliere;
- la notevole disparità sotto il profilo della qualità e della disponibilità di infrastrutture tra e all'interno degli Stati membri (strozzature);
- la frammentazione dell'infrastruttura dei trasporti tra i diversi modi di trasporto (intermodalità);
- norme e requisiti operativi diversi tra gli Stati membri, in particolare in materia di interoperabilità.

Nel 2009 è stata avviata una revisione sostanziale che ha condotto ad un nuovo quadro legislativo, che definisce lo sviluppo della politica dei trasporti fino al 2030/2050, entrato in vigore dal 1° gennaio 2014, costituito da:

- gli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti ([regolamento \(UE\) n. 1315/2013](#));
- il Connecting Europe facility (CEF) ([regolamento \(UE\) n. 1316/2013](#)).

La revisione delle linee guida TEN-T è ispirata al Libro bianco "*Tabella di marcia verso uno spazio europeo unico dei trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*", che si pone i seguenti obiettivi:

- ridurre del 60% le emissioni di gas serra;
- ottimizzare le performance delle catene logistiche multimodali;
- aumentare l'efficienza dei trasporti e delle infrastrutture tramite il ricorso a sistemi informatici (ICT).

I nuovi orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti prospettano la creazione di una rete TEN-T articolata in due livelli:

- una rete globale (da realizzarsi entro il 2050) che mira a garantire la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni;
- una rete centrale a livello UE (da realizzarsi entro il 2030) basata su un "approccio per corridoi". I corridoi della rete centrale dovranno includere almeno tre modalità differenti di trasporto; attraversare almeno tre Stati membri e prevedere l'accesso ai porti marittimi.

La rete centrale è articolata in 9 corridoi principali: 2 corridoi nord-sud, 3 corridoi est-ovest e 4 corridoi diagonali.



- | | | |
|--|---|--|
| █ BALTICO-ADRIATICO | █ ORIENTE/MEDITERRANEO ORIENTALE | █ ATLANTICO |
| █ MARE DEL NORD-BALTICO | █ SCANDINAVIA-MEDITERRANEO | █ MARE DEL NORD-MEDITERRANEO |
| █ MEDITERRANEO | █ RENO-ALPI | █ RENO-DANUBIO |

I corridoi d'interesse per l'Italia

L'Italia è interessata da quattro corridoi (Baltico-Adriatico; Mediterraneo; scandinavo-mediterraneo; Reno-Alpi), che comprendono 9 nodi urbani (Roma, Bologna, Cagliari, Genova, Milano, Napoli, Torino, Venezia e Palermo), 11 aeroporti della rete centrale (Milano Linate, Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo-Orio al serio, Bologna-Borgo Panigale, Cagliari-Elmas, Genova-Sestri, Napoli-Capodichino, Palermo-Punta Raisi, Torino-Caselle e Venezia-Tessera), 14 porti marittimi della rete centrale (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia), 5 porti fluviali (Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia) e 15 interporti: Jesi (Ancona), Marciianise (Napoli), Nola, Bologna, Cervignano, Pomezia nodo di Roma, Vado (Genova), Milano Smistamento, Novara, Orbassano (Torino), Bari, Prato (Firenze), Guasticce (Livorno), Padova, Verona.

CORRIDOIO BALTICO-ADRIATICO

Il corridoio Baltico-Adriatico attraversa la Polonia meridionale (Slesia superiore), Vienna, Bratislava, la Regione delle Alpi orientali e l'Italia settentrionale. Il tratto italiano inizia al valico del Tarvisio e si conclude a Ravenna e comprende i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna.

CORRIDOIO MEDITERRANEO

Il corridoio Mediterraneo collega la Penisola iberica con il confine ungro-ucraino costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia, attraversando le Alpi e toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia. I principali progetti ferroviari lungo il corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana. Il tratto italiano comprende i collegamenti ferroviari Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divača.

CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO (HELSINKI-LA VALLETTA)

Il corridoio scandinavo-mediterraneo attraversa il Mar Baltico, la Germania, le Alpi e l'Italia. I progetti più importanti sono il collegamento fisso del Fehmarnbelt e la Galleria di base del Brennero, con le rispettive vie di accesso. Il corridoio attraversa l'Italia dal confine con l'Austria fino a Palermo; oltre al tunnel di base del Brennero, prevede i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valletta.

CORRIDOIO RENO-ALPI (ROTTERDAM-GENOVA)

Il corridoio Reno-Alpi attraversa la Svizzera, la Ruhr renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar e l'agglomerato di Milano. I principali progetti del corridoio sono le gallerie di base del Gottardo e del Sempione. Il tratto italiano del corridoio comprende i collegamenti ferroviari Genova-Milano-Novara, tra cui il "terzo valico alpino dei Giovi" della linea AV/AC Milano-Genova, oltre ad una serie di interventi collegati alla realizzazione del nuovo tunnel di base del Gottardo situato interamente in territorio svizzero.

Il finanziamento del progetto TEN-T

Secondo le stime della Commissione europea, per il periodo 2010-2030 sono necessari 1.500 miliardi di euro di investimenti nei trasporti europei per affrontare l'aumento previsto della domanda. La Commissione stima che il fabbisogno di investimenti per la realizzazione dei soli corridoi della rete centrale nel periodo 2014-2030 sia pari a più di 700 miliardi di euro per circa 2.500 progetti nel settore delle infrastrutture di trasporto sia nei territori sia attraverso le frontiere degli Stati membri stessi (progetti transfrontalieri). Entro il 2020 sarà necessario investire 500 miliardi di euro nell'intera rete TEN-T, dei quali 250 miliardi di euro nell'infrastruttura della rete centrale TEN-T.

Sebbene il fabbisogno dell'infrastruttura di trasporto si stima sia pari a 1.300 miliardi l'anno a livello mondiale e a circa 130 miliardi di euro l'anno a livello europeo, i livelli di investimento medi nell'UE sono nettamente al di sotto dei 100 miliardi dall'inizio della crisi.

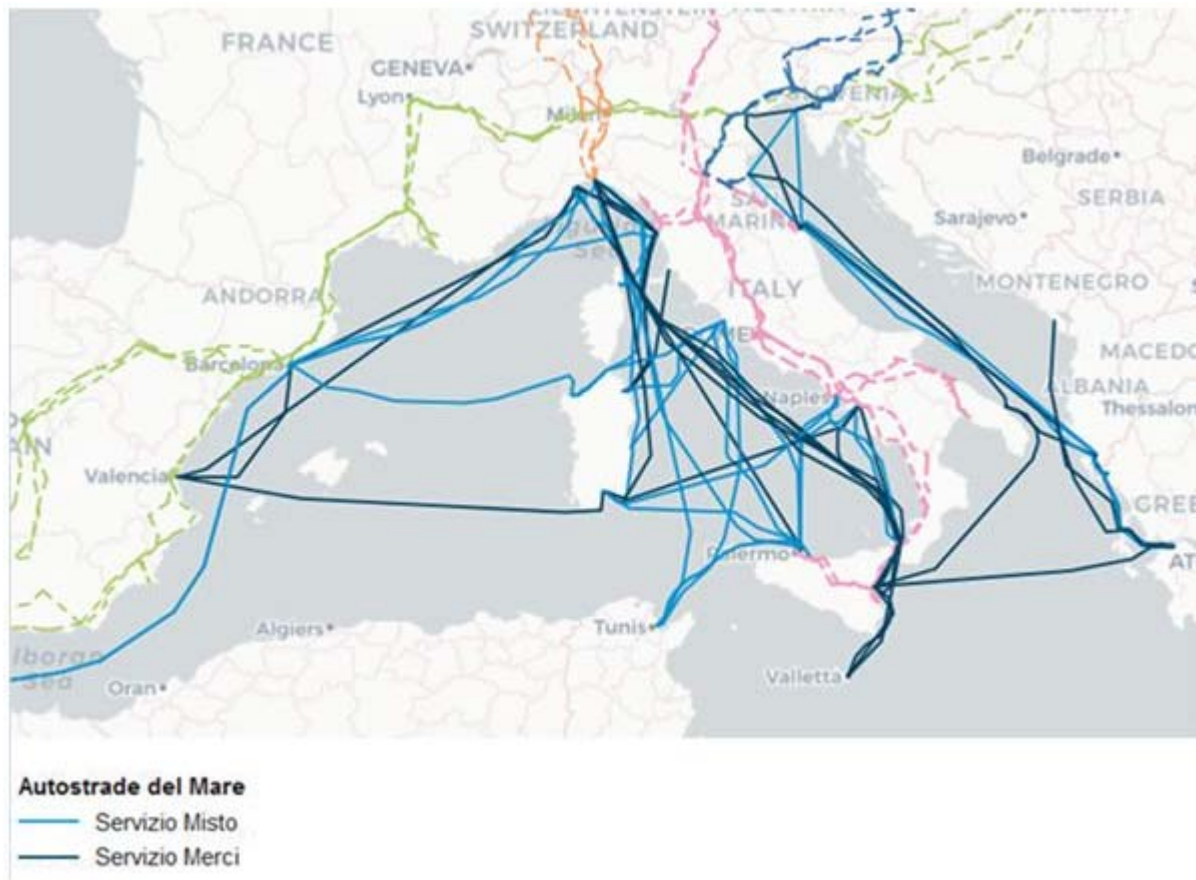
Le autostrade del mare

Le autostrade del mare (Motorways of the Sea) rappresentano la dimensione marittima delle reti transeuropee dei trasporti e contribuiscono alla realizzazione di uno spazio europeo dei trasporti marittimi senza barriere (articolo 21 del regolamento (UE) n. [1315/2013](#)).

Esse consistono in rotte marittime a corto raggio, porti, attrezzature e infrastrutture marittime connesse e impianti che permettono il trasporto marittimo a corto raggio o servizi mare-fiume tra almeno due porti, incluse le connessioni con l'entroterra.

I progetti di interesse comune per le autostrade del mare sono proposti da almeno due Stati membri e possono riguardare un collegamento marittimo e le sue connessioni con l'entroterra tra due o più porti della rete centrale ovvero tra un porto della rete centrale e porti della rete globale.

Come sottolineato dal [piano di attuazione dettagliato](#) presentato dal coordinatore europeo delle autostrade del mare, sono 79 i porti marittimi situati nei corridoi della rete centrale TEN-T, che rappresentano i due terzi del totale del traffico portuale europeo (circa 2,5 miliardi di tonnellate).



Il regolamento (UE) 1315-2013

Il [regolamento \(UE\) n. 1315/2013](#) ha definito una revisione della rete TEN-T allo scopo di realizzare un'unica rete transeuropea completa, integrata e multimodale tra trasporto terrestre, marittimo e aereo, che comprenda e colleghi tutti gli Stati membri dell'UE, in maniera intermodale ed interoperabile, per contribuire alla realizzazione, entro il 2050, di uno spazio unico europeo dei trasporti basato su un sistema di trasporti competitivo ed efficiente.

Per realizzare questo obiettivo la Commissione delinea una strategia a lungo termine fino al 2030/2050 che prevede interventi volti a:

- migliorare la pianificazione della rete a livello UE sulla base di un approccio più coerente e trasparente;
- rafforzare la cooperazione tra Stati membri al fine di coordinare gli investimenti, la tempistica, la scelta degli itinerari, le valutazioni ambientali e di costo-benefici per i progetti di interesse comune;
- garantire la configurazione ottimale della rete ai fini dell'assegnazione dei finanziamenti UE;
- favorire lo sviluppo di tutte le modalità di trasporto e promuovere servizi di trasporto innovativi o nuove combinazioni di servizi esistenti, agevolando il trasporto multimodale e la soppressione degli ostacoli amministrativi e tecnici che impediscono l'interoperabilità della rete;
- migliorare la sicurezza e la sostenibilità del trasporto passeggeri e merci e consentire una mobilità senza ostacoli per tutti gli utenti, in particolare per gli anziani, i disabili e le persone a mobilità ridotta;
- promuovere le sinergie con le reti transeuropee di telecomunicazioni ed energia;
- fornire servizi di trasporto efficienti sotto il profilo dell'utilizzo delle risorse e promuovere un ampio uso delle modalità di trasporto a più basso indice di emissioni e di quelle che utilizzano sistemi di propulsione alternativi;
- effettuare valutazioni ambientali di piani e progetti e migliorare la resistenza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici e alle catastrofi naturali o antropiche (precipitazioni, tempeste, aumento del livello dei mari e inondazioni costiere)

Il regolamento (UE) 1316-2013

Per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, il [regolamento \(UE\) n. 1316/2013](#), che ha istituito il "Meccanismo per collegare l'Europa" (**Connecting Europe Facility-CEF**), ha previsto uno stanziamento complessivo pari a 24,05 miliardi di euro, nell'ambito delle azioni del quadro finanziario 2014-2020. In questo quadro, gli stanziamenti annuali sono poi autorizzati dal Parlamento europeo e dal Consiglio. Il regolamento stabilisce le caratteristiche (sovvenzioni e contribuzioni in altre forme) ed i criteri per tale finanziamento europeo, di cui una parte è riservata agli Stati con PIL pro capite inferiore al 90% della media UE (tra cui non rientra l'Italia).

Il programma di sviluppo delle Reti di Trasporto Trans-europee (TEN-T) viene cofinanziato dalla Commissione UE, insieme agli Stati nazionali, attraverso appositi bandi di gara, con i quali vengono selezionati i progetti di interesse europeo che più contribuiscono agli obiettivi del programma. L'attuazione finanziaria degli interventi nel settore dei trasporti transeuropei (CEF) è affidata dal 2014 ad un'apposita Agenzia esecutiva della Commissione UE, denominata "*Innovation and Networks Executive Agency (INEA)*", che attualmente gestisce fondi per i progetti CEF pari a 27,4 miliardi di euro, di cui 24,05 miliardi di euro sono destinati al settore dei trasporti nel periodo 2014-2020.