



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 8 novembre 2011 (05.12)  
(OR. en)**

**16499/11**

**CADREFIN 121  
POLGEN 183  
REGIO 117  
ENER 350  
TRANS 300  
TELECOM 168  
COMPET 489  
MI 550  
ECO 132**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine: Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: [24 ottobre 2011](#)

Destinatario: Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

---

n. doc. Comm.: COM(2011) 676 definitivo

---

Oggetto: Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Corte di giustizia dell'Unione europea, alla Corte dei conti, alla Banca europea per gli investimenti, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Pacchetto per la crescita: integrazione delle infrastrutture europee

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2011) 676 definitivo.

---

All.: COM(2011) 676 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 19.10.2011  
COM(2011) 676 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL  
CONSIGLIO, ALLA CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA,  
ALLA CORTE DEI CONTI, ALLA BANCA EUROPEA PER GLI INVESTIMENTI,  
AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E  
AL COMITATO DELLE REGIONI**

**Pacchetto per la crescita: integrazione delle infrastrutture europee**

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL  
CONSIGLIO, ALLA CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA,  
ALLA CORTE DEI CONTI, ALLA BANCA EUROPEA PER GLI INVESTIMENTI,  
AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E  
AL COMITATO DELLE REGIONI**

**Pacchetto per la crescita: integrazione delle infrastrutture europee**

**1. INTRODUZIONE E SINTESI**

Nel corso dell'ultimo decennio la spesa media per le infrastrutture in Europa si è progressivamente ridotta. La crisi economica e finanziaria ha tuttavia risvegliato l'interesse sulla necessità di investire nelle infrastrutture. Nel corso della crisi economica una parte rilevante dei programmi di stimolo della ripresa promossi a livello dell'UE e degli Stati membri è rappresentata dagli investimenti per il rinnovo delle infrastrutture esistenti o per la costruzione di nuove infrastrutture, che costituiscono un modo per sostenere la domanda aggregata garantendo al contempo un ritorno a lungo termine sul denaro speso. Ed è molto importante il fatto che la crisi abbia dimostrato quanto le infrastrutture siano cruciali per il futuro economico dell'Europa.

Un mercato unico veramente integrato, come indicato nel Rapporto Monti<sup>1</sup>, non sarebbe possibile senza una perfetta connessione tra tutte le sue componenti. I collegamenti stradali e degli altri modi di trasporto, le reti dell'elettricità e del gas e le reti a banda larga sono vitali per il funzionamento e l'integrazione di un'area economica e per la sua coesione sociale e territoriale. Tuttavia, nonostante i progressi compiuti dall'integrazione della regolamentazione all'interno dell'UE e nonostante una maggiore integrazione dei mercati, come dimostra la recente adozione ed entrata in vigore del terzo pacchetto di liberalizzazione in materia di energia, l'interconnessione fisica a livello transfrontaliero continua a tardare. Mancano le connessioni, soprattutto nei nuovi Stati membri, e si creano linee divisorie tra il centro e le periferie dell'Unione europea, a scapito dell'ulteriore sviluppo degli scambi intraunionali e della crescita di nuovi settori economici, come il commercio elettronico.

Il fabbisogno di nuove infrastrutture emerge anche in connessione con l'attuazione della strategia Europa 2020. Per fare dell'Europa un'economia altamente competitiva, a basse emissioni di carbonio e ad alta intensità di conoscenza sono necessarie reti di infrastrutture adeguate, moderne e flessibili nei settori dell'energia, dei trasporti e delle tecnologie dell'informazione e delle telecomunicazioni (TIC). Tra le priorità per la crescita<sup>2</sup> la Commissione ha sottolineato la necessità di portare avanti la costruzione delle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, indispensabili per un mercato unico veramente integrato. Nel contesto di una governance economica rafforzata gli Stati membri sono chiamati a continuare a fare la loro parte, sul piano normativo e finanziario, in questi settori cruciali, nonostante l'attuale crisi economica.

---

<sup>1</sup> "Una nuova strategia per il mercato unico: al servizio dell'economia e della società europee": relazione di Mario Monti al presidente della Commissione europea, 9 maggio 2010, pagg. 62-64.

<sup>2</sup> Analisi annuale della crescita 2011, COM(2011) 11.

Nei tre settori succitati il fabbisogno complessivo di investimenti per le reti di importanza europea ammonta a circa mille miliardi di euro per il periodo fino al 2020<sup>3</sup>. La realizzazione di questi investimenti è una delle grandi sfide che l'Unione europea dovrà affrontare nel prossimo decennio. Se da un lato ci si aspetta che il mercato svolgerà un ruolo di primo piano nella realizzazione delle infrastrutture necessarie, attraverso meccanismi di investimento e di tariffazione adeguati, dall'altro senza intervento pubblico alcuni degli investimenti necessari non sarebbero attuati o sarebbero ritardati ben al di là del 2020. Per questo la Commissione propone oggi un pacchetto di misure infrastrutturali, composto da un nuovo strumento di bilancio, il meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe Facility, CEF), e da orientamenti riveduti per i trasporti, l'energia e le TIC.

## **2. SFIDE COMUNI E ORIENTAMENTI SETTORIALI**

Nei tre settori delle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e del digitale si osservano problemi e strozzature simili che richiedono soluzioni simili. Benché gli Stati membri e i mercati (con le opportune misure di regolamentazione) possano provvedere alla parte più cospicua degli investimenti nelle infrastrutture, è improbabile che tali investimenti abbiano una portata e una rapidità tali da permettere di realizzare gli obiettivi della strategia Europa 2020. L'intervento a livello dell'Unione europea, sotto forma di concessione di sovvenzioni e di strumenti finanziari, si concentrerà sulle iniziative capaci di eliminare o ridurre la frammentazione del mercato, di aumentare la sicurezza in Europa, dotate di un considerevole potenziale di rafforzamento della crescita e/o che offrono benefici socioeconomici impossibili da realizzare o monetizzare a livello di singolo progetto. Nelle fasi della costruzione tale intervento permetterà anche di creare posti di lavoro nel breve termine.

A livello di gestione del meccanismo sono significative anche le sinergie interne: il ricorso ad un'agenzia comune aiuterà a realizzare economie di scala. Un coordinamento spinto a livello di programma permetterà di realizzare sinergie tra le opere nei diversi settori: le reti dell'energia, dei trasporti e della banda larga possono condividere impianti comuni (pozzi di ispezione, condutture, accesso agli immobili) per cui è ragionevole incoraggiare il coordinamento della realizzazione degli elementi passivi delle reti in collaborazione con le competenti autorità nazionali, regionali e locali.

### **TRASPORTI**

Attualmente e malgrado gli investimenti significativi realizzati, l'Unione europea non dispone di una rete di infrastrutture di trasporto transfrontaliero interconnessa, sufficientemente interoperabile ed efficace sotto il profilo delle risorse. Come sottolineato nella "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva sostenibile"<sup>4</sup>, le infrastrutture dei trasporti sono essenziali per garantire il funzionamento del mercato unico e devono promuovere la competitività e la crescita sostenibile. Oltre alla mancanza di coordinamento tra gli Stati membri sul piano della gestione, della pianificazione e del finanziamento dei progetti, l'assenza di un quadro globale di finanziamento a livello europeo, in grado di prendere di mira le strozzature più gravi e i

---

<sup>3</sup> Circa 500 miliardi di euro per le infrastrutture di trasporto, 200 miliardi di euro per le infrastrutture per l'energia e 270 miliardi di euro per le infrastrutture della banda larga.

<sup>4</sup> COM(2011) 144.

collegamenti transnazionali mancanti nel mercato unico, costituisce un ostacolo rilevante che occorre affrontare nell'ambito del prossimo quadro finanziario pluriennale.

I nuovi orientamenti sulla rete transeuropea di trasporto TEN-T costituiranno un nuovo quadro nel quale l'infrastruttura europea è funzionale alla creazione dello spazio unico europeo dei trasporti. Gli orientamenti fissano anche un quadro di regolamentazione dotato di norme a garanzia dell'efficienza e dell'interoperabilità, oltre che un quadro di pianificazione più robusto e più vincolante, costituito da reti globali e reti centrali, che permetterà agli Stati membri, alle istituzioni europee e ai soggetti interessati di concentrare gli sforzi sulla realizzazione di una rete funzionale di infrastrutture europee in parte entro il 2030 e in parte entro il 2050.

La rete globale forma lo strato di base della TEN-T ed è composta da tutte le infrastrutture esistenti e programmate che soddisfano i requisiti degli orientamenti. La rete globale dovrà essere realizzata entro e non oltre il 31 dicembre 2050.

La rete centrale si sovrappone alla rete globale ed è costituita da tutte le sue parti più importanti sotto il profilo strategico. Essa rappresenta la spina dorsale della rete di mobilità multimodale che serve ai cittadini e alle imprese dell'Unione e si concentra sui componenti della TEN-T col più elevato valore aggiunto europeo: i collegamenti transfrontalieri mancanti, le principali strozzature e i nodi multimodali. La rete centrale, il cui completamento è previsto per il 31 dicembre 2030, sarà finanziata attraverso il meccanismo per collegare l'Europa.

Gli orientamenti sulla rete transeuropea di trasporto TEN-T mirano anche a rafforzare gli strumenti di attuazione concentrandosi sul concetto di corridoi della rete centrale, tenendo adeguatamente conto dei corridoi per il trasporto ferroviario di merci<sup>5</sup>. Tali corridoi costituiscono lo strumento quadro per la realizzazione coordinata della rete centrale. In termini di portata, i corridoi della rete centrale dovranno coprire in linea di principio tre modi di trasporto e attraversare almeno tre Stati membri. Se possibile, dovrebbero stabilire un collegamento con un porto marittimo. Sotto il profilo delle attività, i corridoi della rete centrale forniranno una piattaforma per la gestione della capacità, gli investimenti, la costruzione e il coordinamento di impianti di trasbordo multimodali e l'introduzione di sistemi di gestione del traffico interoperabili.

## **ENERGIA**

Per conseguire gli obiettivi fondamentali che l'Unione si è data nell'ambito della politica energetica, ossia competitività, sostenibilità e sicurezza dell'approvvigionamento, occorre impegnarsi a fondo per ammodernare ed ampliare le infrastrutture energetiche dell'Europa e collegare tra loro le varie reti al di là dei confini nazionali. La comunicazione della Commissione sulle priorità per le infrastrutture energetiche per il 2020 e oltre<sup>6</sup>, adottata il 17 novembre 2010, sottolinea la necessità di una nuova politica dell'Unione in materia di infrastrutture energetiche per coordinare e ottimizzare lo sviluppo delle reti su scala continentale. La comunicazione ha confermato, in particolare, la necessità di un riesame approfondito del quadro strategico e di finanziamento in materia di reti transeuropee dell'energia (TEN-E). Questo nuovo quadro è fondamentale, come ha ribadito il Consiglio

---

<sup>5</sup> Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

<sup>6</sup> COM(2010) 677.

europeo il 4 febbraio 2011, per assicurare che si concretizzi la solidarietà tra Stati membri, che il mercato interno dell'energia sia completato e le regioni isolate siano collegate alla rete europea, che si realizzino rotte di approvvigionamento/transito e fonti di energia alternative e che le energie rinnovabili si sviluppino e competano con le fonti energetiche tradizionali.

I nuovi orientamenti per le infrastrutture transeuropee dell'energia prevedono disposizioni in materia di sviluppo e di interoperabilità in tempi rapidi delle reti transeuropee dell'energia.

Nello specifico mirano, da un lato, a creare le condizioni migliori per lo sviluppo di progetti di infrastrutture energetiche in grado di sostenere la piena integrazione del mercato interno dell'energia, in particolare garantendo che tutti gli Stati membri siano collegati alla rete europea, e dall'altro che siano capaci di contribuire allo sviluppo sostenibile e alla protezione dell'ambiente favorendo il raggiungimento degli obiettivi dell'Unione di una riduzione del 20%<sup>7</sup> delle emissioni di gas serra, di un aumento del 20% dell'efficienza energetica e del raggiungimento di una quota del 20% di energia da fonti rinnovabili nel consumo energetico totale entro il 2020, garantendo al contempo la sicurezza dell'approvvigionamento e la solidarietà tra gli Stati membri.

A questo scopo gli orientamenti individuano, per il periodo fino al 2020 e oltre tale data, un numero limitato di corridoi prioritari transeuropei e di zone che coprono le reti dell'elettricità e del gas e l'infrastruttura di trasporto di petrolio e di CO<sub>2</sub>, per i quali un'azione a livello europeo è necessaria e auspicabile. La realizzazione di tali priorità si declinerà nei seguenti modi:

- la semplificazione permetterà di ridurre considerevolmente la durata delle procedure di concessione di sovvenzioni per progetti di comune interesse e di aumentare l'accettazione e la partecipazione pubblica alla realizzazione di questo tipo di progetti;
- la facilitazione della regolamentazione applicabile ai progetti di comune interesse nei settori dell'elettricità e del gas mediante la ripartizione dei costi tra Stati confinanti in funzione dei benefici prodotti garantirà anche che i profitti autorizzati siano proporzionati ai rischi incorsi;
- l'attuazione dei progetti di comune interesse sarà resa possibile dal necessario sostegno finanziario fornito dal mercato e direttamente dall'Unione. A questo proposito la proposta prevede le condizioni di ammissibilità dei progetti al sostegno finanziario dell'Unione nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa.

## **INFRASTRUTTURE DEL DIGITALE**

Investire nella connettività e nei servizi ad alta velocità forniti da moderne reti di internet o attraverso tali reti equivale a investire nel futuro. Le infrastrutture del digitale, sia fisiche che in termini di offerta di servizi, costituiscono un vettore imprescindibile della crescita intelligente che l'Europa deve raggiungere nel prossimo decennio per poter competere a livello internazionale e garantire il benessere dei cittadini dell'Unione. Quest'iniziativa è perciò ancorata alla strategia Europa 2020 per una crescita sostenibile, intelligente e inclusiva, che pone in primo piano le infrastrutture del digitale nell'ambito dell'iniziativa faro

---

<sup>7</sup> 30% in condizioni adeguate.

“Un’Agenda digitale europea”. L’Agenda ha sottolineato la necessità di assicurare l’installazione e l’adozione della banda larga per tutti, a velocità sempre maggiori, tramite tecnologie sia fisse che senza fili, e di facilitare gli investimenti nelle nuove reti internet ad altissima velocità, aperte e competitive, che saranno le arterie dell’economia del futuro.

Gli orientamenti intendono fissare gli obiettivi e le priorità per le reti a banda larga e per le infrastrutture di servizi digitali nel campo delle telecomunicazioni. Gli orientamenti identificano inoltre i progetti di comune interesse per lo sviluppo di reti a banda larga e di infrastrutture di servizi digitali (come ad es. i servizi in linea riguardanti la sanità, l’identità elettronica, gli appalti pubblici). Questi progetti aiuteranno ad affrontare le strozzature che più ostacolano lo sviluppo di un mercato unico digitale, come ad esempio la mancanza di investimenti nella banda larga in Europa rispetto ai nostri principali concorrenti, che non permette di sfruttare appieno il potenziale di crescita e i vantaggi per la società, come pure la necessità di esercitare una maggiore pressione competitiva nel campo delle reti moderne a banda larga e di sviluppare strategie adeguate di sostegno pubblico alla creazione di reti a banda larga nelle zone in cui esse non sono redditizie sotto il profilo commerciale. Per i servizi digitali le strozzature riguardano principalmente l’assenza di interoperabilità tecnica, a causa della quale i servizi pubblici in rete di importanza fondamentale si bloccano ai confini nazionali. Le infrastrutture di servizi interoperabili a livello europeo non hanno un proprietario “naturale” per cui né gli Stati membri né gli investitori privati si accollerebbero la diffusione di servizi in ambiti interoperabili: per questo il valore aggiunto unionale è elevatissimo.

Per quanto riguarda le infrastrutture del digitale, il meccanismo per collegare l’Europa offrirà un sostegno, attraverso la concessione di sovvenzioni abbinata all’uso di strumenti finanziari innovativi, a favore di investimenti in reti idonee a realizzare gli obiettivi dell’iniziativa faro “Un’Agenda digitale europea”, ossia la copertura universale a 30 Mb, o l’abbonamento da parte di almeno il 50% delle famiglie a internet con velocità al di sopra di 100 Mb. Sarà predisposto un portafoglio equilibrato di progetti da 30 Mb e da 100 Mb tenendo conto del fabbisogno di investimento degli Stati membri, che indicativamente si stima fino a 270 miliardi di euro.

Per l’infrastruttura di servizi digitali, gli interventi per l’interoperabilità sono finanziati con sovvenzioni dirette e riguardano ad esempio le connessioni transeuropee ad alta velocità indispensabili per le pubbliche amministrazioni, per la diffusione transfrontaliera di servizi di amministrazione in rete che permettono l’identificazione e l’autenticazione grazie all’interoperabilità (che permettono cioè il funzionamento di servizi come gli appalti pubblici elettronici, la giustizia e la sanità in rete), per l’accesso alle risorse digitali del patrimonio europeo, per la sicurezza (internet più sicura e infrastrutture di servizi critici) e per i servizi di energia intelligente.

Questi progetti contribuiscono a potenziare la competitività dell’economia europea, in particolare delle piccole e medie imprese, a promuovere l’interconnessione e l’interoperabilità delle reti nazionali, nonché l’accesso a tali reti e a favorire lo sviluppo di un mercato unico digitale. In funzione dell’evoluzione delle priorità politiche, degli sviluppi tecnologici o della situazione dei relativi mercati, nel corso dell’attuazione degli orientamenti sarà possibile individuare nuovi progetti di comune interesse.

### **3. IL MECCANISMO PER COLLEGARE L'EUROPA - UNO STRUMENTO COMUNE DI FINANZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE**

Mettendo a frutto l'esperienza e le conoscenze acquisite nell'ambito dell'attuale politica delle reti transeuropee, la Commissione si accinge a proporre un nuovo "Pacchetto per le infrastrutture europee" basato sul "meccanismo per collegare l'Europa" che costituirà lo strumento finanziario comune per le reti transeuropee. Tale pacchetto definisce l'ambito di applicazione degli orientamenti specifici per settore sopra illustrati. Poiché è probabile che alcuni progetti di infrastrutture di interesse unionale debbano passare attraverso paesi in fase di preadesione, paesi vicini e altri paesi terzi, il meccanismo potrà sostenere, se necessario, progetti di comune interesse finalizzati a connettere alle reti transeuropee le infrastrutture di rete di tali paesi.

Lo scopo del meccanismo è razionalizzare ed agevolare la concessione del sostegno dell'UE a favore delle infrastrutture ottimizzando la paletta di strumenti disponibili, uniformando le norme operative per il loro uso e mettendo a frutto le possibili sinergie tra i tre settori considerati. Si tratta di un approccio coordinato che non solo garantirà il massimo valore aggiunto a livello di Unione, ma permetterà anche di semplificare le procedure e di ridurre i costi collettivi.

Per questo la proposta di meccanismo elabora un quadro comune di finanziamento per tutti i settori, che comprende un programma di lavoro annuo coordinato, un comitato comune, una certa flessibilità tra i bilanci settoriali, indicatori di prestazione e precondizioni più rigorosi, nonché l'uso condiviso di strumenti finanziari specifici all'infrastruttura.

I fondi messi disposizione del meccanismo saranno gestiti a livello centrale, o direttamente dal personale della Commissione, se necessario con l'aiuto di un'agenzia esecutiva, o attraverso un partenariato tra la Commissione ed una o più istituzioni finanziarie. Nell'ambito dell'idoneo quadro legislativo saranno proposte soluzioni per la gestione operativa dei vari strumenti contemplati dal meccanismo, tenendo conto dell'esperienza maturata con l'agenzia esecutiva TEN-T e della tradizionale cooperazione con la Banca europea per gli investimenti.

Il meccanismo sarà coordinato con gli altri interventi finanziati dal bilancio dell'Unione, come ad esempio "Orizzonte 2020", il Fondo di coesione e i Fondi strutturali.

Per quanto riguarda il coordinamento con Orizzonte 2020, saranno assicurate le complementarità ed evitate le eventuali sovrapposizioni. Il coordinamento tra il meccanismo e Orizzonte 2020 garantirà che la catena di ricerca e innovazione che porta alla creazione dell'infrastruttura non sia interrotta. Questo è particolarmente importante nel momento in cui saranno necessari considerevoli progressi tecnologici nei settori dei trasporti, dell'energia e delle TIC per aiutare l'Unione a conseguire gli ambiziosi obiettivi della strategia Europa 2020.

Per quanto riguarda il coordinamento con il Fondo di coesione e i Fondi strutturali, il quadro strategico comune in materia di politica di coesione e i contratti di partenariato con gli Stati membri saranno strettamente coordinati con il quadro di intervento nei settori dei trasporti, dell'energia e delle TIC. Gli orientamenti settoriali rispettivi si baseranno sul Fondo di coesione e sui Fondi strutturali per mettere in atto le infrastrutture regionali e locali e i loro collegamenti con le infrastrutture prioritarie dell'Unione in modo da garantire la connessione fra tutti i cittadini in tutta l'Unione.

Il meccanismo per collegare l'Europa sarà dotato di un bilancio di 50 miliardi di euro<sup>8</sup> per il periodo 2014-2020, di cui 10 miliardi sono riservati alle infrastrutture di trasporto nell'ambito del Fondo di coesione. Mentre il meccanismo sarà uno strumento a gestione centrale, nell'assegnazione del suddetto importo di 10 miliardi sarà data la massima priorità al rispetto della dotazione nazionale prevista nell'ambito del Fondo di coesione. L'importo di 10 miliardi di euro sarà riservato agli Stati membri ammessi a beneficiare del Fondo di coesione e i tassi di cofinanziamento da parte del bilancio dell'UE saranno fissati allo stesso livello di quelli del Fondo di coesione.

<b>Meccanismo per collegare l'Europa</b>	<b>40 miliardi di euro</b>
• Energia	9,1 miliardi di euro
• Trasporti	21,7 miliardi di euro
• Telecomunicazioni/digitale	9,2 miliardi di euro
Importo riservato alle infrastrutture di trasporto nel Fondo di coesione	10 miliardi di euro
<b>Totale</b>	<b>50 miliardi di euro</b>

#### 4. STRUMENTI FINANZIARI UTILIZZABILI PER IL MECCANISMO - MASSIMIZZARE L'IMPATTO DEL CONTRIBUTO DELL'UNIONE

Le amministrazioni pubbliche degli Stati membri spendono in media l'1% del PIL per investimenti in infrastrutture<sup>9</sup>, ma incoraggiano in misura crescente il settore privato a finanziare questi tipi di investimenti secondo il modello del settore privato puro (attraverso le privatizzazioni), oppure mediante concessioni o, più recentemente, secondo il modello del partenariato pubblico-privato (PPP).

L'attuale flusso di finanziamenti privati non è tuttavia sufficiente a coprire il considerevole fabbisogno di investimenti dei settori delle infrastrutture. Inoltre, i finanziamenti privati non sono facilmente reperibili secondo scadenze e condizioni che riflettano adeguatamente il ciclo di vita economico di progetti infrastrutturali redditizi a lungo termine. Per questo sono necessari strumenti rappresentativi di capitale e di debito per ridurre ostacoli specifici che impediscono ai progetti di comune interesse dell'Unione – ossia ai progetti del meccanismo per collegare l'Europa – di accedere a tali strumenti di capitale e di debito.

L'obiettivo degli strumenti infrastrutturali è attirare finanziamenti del settore privato per aiutare l'Unione europea a dispiegare il proprio potenziale in un momento di trasformazioni cruciali e di passaggio ad un'economia efficiente sotto il profilo dell'uso delle risorse e a basse emissioni di carbonio. Tali strumenti svolgono un ruolo sempre più importante sulla via del conseguimento degli obiettivi strategici dell'Unione in quanto garantiscono i finanziamenti necessari per l'attuazione dei progetti che presentano un potenziale di stimolo della crescita economica. Gli strumenti finanziari possiedono un particolare valore aggiunto in un momento in cui le politiche unionali richiedono un'attuazione quanto più possibile rapida ma, come nell'attuale congiuntura economica, le incertezze che circondano i progetti e i

<sup>8</sup> Tutte le cifre sono espresse a prezzi costanti 2011.

<sup>9</sup> Tra ½ e 2%, cfr. Alegre et al., documenti BEI, Volume 13/1 (2008). L'errore principale relativo a tale stima è l'aver classificato come investimenti privati gli investimenti di imprese che esercitano un'attività commerciale anche nel caso in cui tali imprese siano proprietà del settore pubblico.

mercati finanziari sono maggiori del solito. Gli strumenti finanziari sono dotati inoltre di un effetto moltiplicatore per il bilancio dell'UE e possono massimizzarne l'impatto in quanto facilitano e attirano i finanziamenti privati a favore di progetti di interesse unionale.

L'insieme degli strumenti è destinato a gettare le basi di un quadro stabile di investimenti a lungo termine e ad agire da stimolo e da catalizzatore. Il meccanismo per collegare l'Europa cerca di rispondere a queste esigenze avvalendosi di due tipi di strumenti principali:

- acquisizione di partecipazioni a fondi di investimento azionario che offrono capitale di rischio per interventi destinati a contribuire ai progetti di comune interesse;
- prestiti e/o garanzie per i progetti di comune interesse, agevolati da strumenti di condivisione dei rischi, compresi i meccanismi rafforzati per il prestito bancario a lungo termine e l'assunzione di obbligazioni emesse dalle imprese coinvolte nei progetti.

Tali strumenti prenderanno di mira gli obiettivi strategici tra le priorità dell'Europa 2020 e riguarderanno tutti e tre i settori delle infrastrutture dei trasporti, dell'energia e del digitale onde evitare un'inutile moltiplicazione di strumenti aventi natura simile o diretti a beneficiari e strutture di progetto simili. La logica di intervento prevede una stretta collaborazione tra la Commissione e le pertinenti istituzioni finanziarie internazionali come la Banca europea per gli investimenti.

Tuttavia, anche la pianificazione a lungo termine, la costruzione e l'orizzonte temporale operativo dei progetti infrastrutturali richiedono una preparazione a lungo termine per l'impiego di strumenti finanziari. Per questo contestualmente alla proposta di meccanismo per collegare l'Europa, la Commissione proporrà di avviare una fase pilota dell'iniziativa "Prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti nel quadro di Europa 2020" già nell'ambito del quadro finanziario attuale. Un mercato obbligazionario per il finanziamento di progetti funzionante, cosa che per ora è quasi inesistente in Europa, può conciliare gli interessi dei progetti infrastrutturali e di investitori di lungo periodo poco propensi all'assunzione di rischi, come i fondi pensione e le compagnie di assicurazione. Non appena il meccanismo per collegare l'Europa entrerà in vigore, la fase pilota spianerà la strada all'istituzione di uno strumento globale di condivisione dei rischi connessi all'assunzione di prestiti e al finanziamento obbligazionario di progetti infrastrutturali.

## **5. UNA SVOLTA NEL FINANZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE IN EUROPA**

L'assenza di investimenti sufficienti nelle sue reti future potrebbe costare molto cara all'Europa. La crescente interdipendenza delle economie europee e il cambio di direzione dei flussi commerciali stanno mettendo a dura prova gli attuali sistemi infrastrutturali, in un contesto in cui sono necessarie reti moderne, intelligenti e flessibili che offrano nuove opportunità commerciali e rispondano alle esigenze dei cittadini. Non è realistico pensare che gli obiettivi della strategia Europa 2020, come promuovere la transizione ad un'economia a basse emissioni di carbonio e ad alta efficienza d'uso delle risorse o la creazione di un'economia digitale, possano essere raggiunti senza affrontare in modo adeguato le loro implicazioni a livello delle infrastrutture.

Tradizionalmente nell'ambito della propria politica di sostegno allo sviluppo di reti transeuropee l'Unione ha svolto un ruolo importante nell'incoraggiare gli Stati membri e i mercati a investire in infrastrutture di interesse europeo e con forti vantaggi socioeconomici. È oggi di importanza strategica modernizzare e aggiornare il parco di infrastrutture fisiche in Europa; l'entità degli investimenti connessa a quest'obiettivo richiede una svolta nel modo in cui l'Unione europea stabilisce, sostiene e crea reti infrastrutturali di portata transfrontaliera.

La proposta di un meccanismo integrato e multisetoriale per collegare l'Europa, accompagnata da orientamenti specifici nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, mira a creare le condizioni giuste per accelerare lo sviluppo delle infrastrutture e il reperimento di fondi da fonti private in un momento in cui i bilanci pubblici sono soggetti a vincoli rigorosissimi; la proposta concorre inoltre a risvegliare l'interesse di investitori specializzati nel lungo periodo a investire in Europa, contribuendo in questo modo alla crescita e alla creazione di posti di lavoro. Insieme al nuovo approccio per l'impiego di strumenti finanziari innovativi e all'avvio della fase pilota dell'iniziativa sui prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti nel quadro di Europa 2020, il presente pacchetto di proposte permetterà all'Europa di accelerare il passo per tener testa alla sfida delle infrastrutture del futuro.