



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 11.11.2003
COM(2003) 690 definitivo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
UN'INIZIATIVA EUROPEA PER LA CRESCITA
INVESTIRE NELLE RETI E NELLA CONOSCENZA PER LA CRESCITA E
L'OCCUPAZIONE
RELAZIONE FINALE AL CONSIGLIO EUROPEO

RELAZIONE FINALE AL CONSIGLIO EUROPEO

UN'INIZIATIVA EUROPEA PER LA CRESCITA

INDICE

| | | |
|------|--|----|
| 1. | Introduzione | 3 |
| 2. | Un'Iniziativa europea per la crescita..... | 5 |
| 2.1. | <i>Campo di applicazione dell'Iniziativa</i> | 5 |
| 2.2. | <i>Mobilizzare investimenti e finanziamenti a sostegno dell'Iniziativa europea per la crescita</i> | 8 |
| 3. | Portare avanti l'Iniziativa | 13 |
| 3.1. | <i>Il programma Quick-start</i> | 13 |
| 3.2. | <i>Finanziamenti innovativi a sostegno dell'Iniziativa europea per la crescita</i> | 16 |
| 3.3. | <i>Trattamento statistico dei partenariati pubblico-privato e operazioni di cartolarizzazione nell'ESA95</i> | 18 |
| 3.4. | <i>Verifica dei progressi e relazioni periodiche</i> | 20 |
| 4. | Conclusioni | 20 |
| | Allegato 1: Sintesi dei progetti e finanziamento..... | 22 |
| | Allegato 2: Una roadmap per la conoscenza e le reti..... | 23 |
| | Allegato 3: Progetti Quick-start nel settore dei trasporti | 38 |

1. INTRODUZIONE

Dopo due anni piuttosto difficili, l'economia europea sta dando segni di ripresa grazie anche alla fiducia, in parte ritrovata, delle imprese e dei consumatori. La crescita economica dovrebbe aumentare nel primo semestre 2003 per poi proseguire a ritmo più sostenuto nell'arco del 2004. Le nostre proiezioni più recenti indicano un aumento medio del PIL nella zona euro pari all'1,8% nel 2004, che potrebbe arrivare al 2,3% nel 2005.

La situazione, tuttavia, rimane precaria. Le recenti difficoltà dell'economia ribadiscono la necessità di realizzare l'ambizioso programma di rinnovamento economico, sociale e ambientale stabilito a Lisbona. Le riforme vanno attuate con determinazione, affinché contribuiscano a sviluppare il potenziale di crescita dell'Europa. Pur essendo fondamentali, le riforme a livello nazionale ed europeo non bastano a consolidare i progressi compiuti. Occorre quindi intervenire tempestivamente per promuovere gli investimenti onde favorire la crescita dell'Unione contribuendo ad orientarla in una direzione sostenibile.

Così facendo, si darà prova di ottimismo, di impegno e di buona gestione economica. È un'occasione da non perdere, contrariamente a quanto accaduto in occasione della ripresa economica del periodo 1999-2000.

Il Consiglio europeo dell'ottobre scorso¹ ha invitato pertanto gli Stati membri a mantenere politiche macroeconomiche sane, ad accelerare le riforme strutturali e a promuovere l'investimento nelle reti e nella conoscenza. Il Consiglio ha sottolineato inoltre quanto sia importante creare rapidamente le reti europee dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni e aumentare gli investimenti nel capitale umano, elementi fondamentali per promuovere la crescita, favorire l'integrazione dell'Europa ampliata e migliorare la produttività e la competitività delle imprese europee sui mercati mondiali.

L'Iniziativa europea per la crescita fa seguito a questa richiesta.

L'iniziativa intende mobilitare gli investimenti in settori tali da consolidare le riforme strutturali in corso, favorire la crescita e creare posti di lavoro. Occorrono interconnessioni nei settori dell'energia e dei trasporti per collegare il mercato interno ampliato e migliorare la coesione geografica e sociale. Le comunicazioni a banda larga possono rivelarsi uno strumento fondamentale per diffondere l'economia basata sulla conoscenza in tutta l'Unione. Una diffusione e un uso ottimali della conoscenza – attraverso la scienza, le competenze o le persone - sono requisiti fondamentali affinché le imprese europee possano continuare ad innovare, rimanendo competitive, e i cittadini possano partecipare maggiormente alla società.

L'iniziativa combina gli interventi necessari per creare un contesto normativo, finanziario e amministrativo tale da rilanciare gli investimenti privati e mobilitare i finanziamenti comunitari con un invito agli Stati membri, in linea con gli indirizzi di massima per le

¹ Conclusioni della presidenza, Consiglio europeo, 16-17 ottobre 2003, SN 300/03

politiche economiche del 2003², affinché continuino a riorientare la spesa pubblica verso i settori favorevoli alla crescita senza aumentare i bilanci pubblici. Si riconosce quindi che una stabilità macroeconomica costante e l'adesione al patto di stabilità e di crescita sono indispensabili per riportare l'Unione ad una crescita sostenuta. Le misure proposte, inoltre, tengono conto della disciplina di bilancio dell'Unione, a cui si applicano i massimali delle prospettive finanziarie in corso, e del fatto che le prospettive finanziarie per il dopo 2006 porranno probabilmente l'accento sulla promozione della crescita.

Considerate globalmente, le misure proposte possono far rinascere una certa fiducia e offrire, a medio termine, vantaggi legati alla crescita sotto forma di risparmi in termini di costi di produzione e tempi di trasporto, miglioramento della qualità, ritmo di innovazione più rapido, grazie in particolare al sostegno per le tecnologie principali, maggiore concorrenza e più vasta scelta dei luoghi dove investire e dove insediare le imprese. Il fatto che le infrastrutture vengano potenziate e che si offrano ai nostri cittadini nuove scelte e nuove opportunità contribuirà inoltre a rafforzare la coesione.

Basandosi sui contatti avuti con gli Stati membri e con la Banca europea per gli investimenti (BEI), la presente **relazione finale**:

- individua i settori d'intervento nell'ambito dell'Iniziativa europea per la crescita, le decisioni chiave che devono prendere il Consiglio e il Parlamento europeo e i settori in cui la Commissione proseguirà le iniziative già avviate;
- presenta, come prima fase dell'iniziativa, un **“programma Quick-start” (ad avvio rapido)** di progetti concreti pronti a partire nell'ambito di queste priorità globali, identificando i costi connessi e la provenienza del sostegno finanziario;
- individua gli **strumenti finanziari, attuali e nuovi, che sosterranno l'Iniziativa europea per la crescita**, compresi quelli che possono contribuire a mobilitare gli investimenti privati. Si chiede inoltre come combinare e coordinare meglio le diverse fonti di finanziamento (Fondi strutturali, spesa per la ricerca, sostegno della Banca europea per gli investimenti);
- stabilisce un elenco delle **misure (non finanziarie)** necessarie per creare un contesto normativo e amministrativo tale da favorire gli investimenti privati nell'Iniziativa europea per la crescita, in particolare il “programma Quick-start”. Nel settore dei trasporti, si riprendono l'idea, contenuta nelle recenti proposte della Commissione per le TEN, di nominare un **coordinatore/organo di coordinamento** e il principio di una dichiarazione di interesse europeo per consolidare i progressi in termini di collegamenti transfrontalieri;
- analizza i principi statistici del **Sistema europeo dei conti (ESA-95)** secondo i quali i partenariati pubblico-privato dovrebbero essere trattati nell'ambito dei bilanci nazionali in funzione della loro compatibilità con il patto di stabilità e di crescita;

² COM(2003) 170 def./2 del 24.07.2003

- descrive **il modo in cui saranno valutati i progressi** compiuti nell'ambito dell'iniziativa.

2. UN'INIZIATIVA EUROPEA PER LA CRESCITA

2.1. *Campo di applicazione dell'iniziativa*

L'Iniziativa europea per la crescita tende a mobilitare gli investimenti pubblici e privati nelle reti e nella conoscenza. Nella relazione interinale³ presentata dalla Commissione prima del Consiglio europeo di ottobre si individuavano tre settori principali e una roadmap per l'attività politica al fine di:

- portare avanti i progetti prioritari connessi alle reti transeuropee di trasporto, che richiedono 220 miliardi di euro di investimenti entro il 2020;
- accelerare la diffusione delle connessioni per le comunicazioni a banda larga ad alta velocità in tutta l'Unione onde generalizzarne l'accesso e l'uso entro il 2005;
- migliorare la capacità dell'Unione di generare e utilizzare la conoscenza attraverso iniziative specifiche di promozione degli investimenti nelle tecnologie di punta, dall'uso dell'idrogeno come carburante alle tecnologie di sicurezza e spaziali, nonché nelle loro applicazioni.

Il Consiglio europeo di ottobre ha approvato questa impostazione sottolineando al tempo stesso la necessità di collegare le reti transeuropee per l'energia, che potenzieranno il mercato interno del gas e dell'elettricità e contribuiranno ad evitare blackout di entità paragonabile a quelli verificatisi di recente in alcuni Stati membri. Il Consiglio europeo ha sottolineato il nesso che lega la conoscenza al più vasto contesto degli investimenti nel capitale umano. Il Consiglio ha invitato la Commissione e la Banca europea per gli investimenti a preparare, per avviare l'iniziativa e dimostrarne la credibilità, un programma Quick-start che riguardi entrambe le dimensioni, cioè le reti e la conoscenza.

Il programma Quick-start comprende progetti transfrontalieri con una forte dimensione europea, giudicati dalla Commissione maturi e sostenibili dal punto di vista finanziario ed economico, che possono agevolare gli investimenti in altre infrastrutture e iniziative nazionali e che comporteranno notevoli vantaggi a lungo termine per quanto riguarda la crescita, l'occupazione e l'ambiente. Questo tipo di progetti consente di impegnare i fondi e di iniziare i lavori entro la fine del 2006.

Sormontare gli ostacoli agli investimenti

L'obiettivo di questa impostazione è eliminare tutta una serie di fattori che frenano gli investimenti privati. Oltre a risolvere le difficoltà normative o amministrative, si

³ Relazione interinale al Consiglio europeo riguardante un'Iniziativa europea per promuovere la crescita, COM(2003) 579 def., 01.10.2003.

dovrebbero utilizzare meglio gli strumenti finanziari comunitari o nazionali, oppure quelli della BEI, onde offrire maggiori incentivi per lo sviluppo dei progetti.

RIQUADRO 1: GIUSTIFICAZIONE DEL RISTAGNO DEGLI INVESTIMENTI

In passato, gli investimenti nei progetti connessi alle reti e alla conoscenza sono stati frenati molto spesso da tutta una serie di problemi, anche non finanziari:

- per quanto riguarda le reti, i ritardi relativi ai vasti **progetti transfrontalieri nel settore dei trasporti** sono la conseguenza di procedure amministrative complesse, dell'insufficiente priorità attribuita a questi progetti dagli Stati membri, delle incertezze connesse alla scelta degli itinerari e al processo di pianificazione nonché della difficoltà di coordinare i progetti a dimensione transfrontaliera. A ciò si aggiungono i problemi legati all'organizzazione di imprese sovranazionali incaricate di gestire questo tipo di operazioni. Sul ritmo di esecuzione dei progetti ha inciso anche la capacità di assorbimento delle amministrazioni dei paesi in via di adesione. Anche quando erano disponibili finanziamenti comunitari, inoltre, il sostegno e l'impegno politico non sono sempre bastati ad attirare investimenti pubblici o privati. Per quanto riguarda **la diffusione delle comunicazioni a banda larga**, che vengono finanziate prevalentemente dal settore privato, gli investimenti sono stati frenati da diversi fattori. Gli investimenti riguardanti l'accesso rapido a internet hanno risentito dell'impatto negativo delle condizioni economiche, del livello limitato di concorrenza in molti Stati membri, della mancanza di incentivi economici sufficienti per la prestazione di nuovi servizi nelle zone isolate e rurali nonché del fatto che i pubblici poteri non si sono adoperati con sufficiente impegno per assicurare servizi quotidiani on line onde rendere reale la società dell'informazione e creare una domanda fra la popolazione.
- Per quanto riguarda la conoscenza, gli investimenti relativi a **ricerca, sviluppo e innovazione**, che vengono finanziati prevalentemente dal settore privato, sono stati frenati da diversi fattori, tra cui le difficoltà incontrate dalle imprese innovative, segnatamente le PMI, per ottenere i capitali necessari onde disporre di una manodopera più qualificata, la mancanza di un brevetto comunitario e il trattamento fiscale degli investimenti per la ricerca e l'innovazione. Nonostante i progressi compiuti in alcuni di questi settori, gli investimenti pubblici per la ricerca si sono stabilizzati, nella migliore delle ipotesi, e hanno registrato un calo in un gran numero di casi, mentre la spesa privata per la ricerca è ancora nettamente inferiore al traguardo fissato dal Consiglio europeo nel marzo 2002.

Il Consiglio e il Parlamento europeo devono prendere decisioni per accelerare le attività connesse alle reti e alla conoscenza

La relazione interinale della Commissione ha stabilito una roadmap per le decisioni suddette e ha analizzato le possibili fonti di finanziamento dell'Iniziativa europea per la crescita, concentrandosi in particolare sul modo di favorire gli investimenti privati attraverso la spesa pubblica. La roadmap comprende sia le misure che il Consiglio e il Parlamento europeo devono approfondire sia i settori in cui la Commissione presenterà prossimamente proposte volte a migliorare le condizioni amministrative, normative e finanziarie in cui sono attuati i progetti d'investimento transfrontalieri più complessi. Si insiste inoltre sulla necessità di applicare correttamente le norme esistenti, ad esempio il nuovo quadro legislativo per le comunicazioni elettroniche entrato in vigore nel luglio scorso.

È importante agire in tal senso per garantire alle imprese e al governo un contesto prevedibile in cui programmare gli investimenti.

La portata e il contenuto degli interventi necessari a livello dell'Unione variano a seconda dei settori. Mentre i finanziamenti pubblici a livello UE coprono in gran parte le sezioni transfrontaliere delle reti transeuropee di trasporto, la diffusione della banda larga e lo sviluppo dei collegamenti transfrontalieri nel settore dell'energia dipendono di norma dagli investitori privati. Analogamente, i progressi nel settore della ricerca sono riconducibili per lo più alle strutture di ricerca e di innovazione. I finanziamenti UE per la ricerca, che costituiscono comunque un importante catalizzatore, rappresentano tuttavia una piccola parte dei bilanci nazionali per la ricerca, a loro volta inferiori ai bilanci dell'industria e delle imprese.

Da questo punto di vista, l'Iniziativa per la crescita della Commissione è del tutto conforme al principio di sussidiarietà, sia verticalmente (livello di intervento appropriato tra Unione, Stati membri e autorità locali) che orizzontalmente (le pubbliche autorità intervengono quando le forze di mercato risultano insufficienti, inefficienti o frammentate).

RIQUADRO 2: MISURE NECESSARIE A LIVELLO EUROPEO ONDE MIGLIORARE IL CONTESTO NORMATIVO, AMMINISTRATIVO E FINANZIARIO PER GLI INVESTIMENTI

L'Iniziativa deve essere sostenuta da un contesto normativo, amministrativo e finanziario adeguato.

Di conseguenza, il Consiglio e il Parlamento europeo devono concordare rapidamente cinque serie di misure:

- adozione delle **priorità per le TEN-trasporti e aggiornamento delle regole di finanziamento** per le reti dei trasporti e dell'energia e per il **programma eTEN**;
- nuove norme riguardanti il costo e il finanziamento delle infrastrutture di trasporto ("**proposta Eurobollo**").
- adozione finale del **brevetto comunitario**;
- pacchetto legislativo che modernizza le **norme comunitarie sugli appalti**;
- **modifica del diritto e dell'imposizione delle società per agevolare le fusioni transfrontaliere** nonché l'attività delle società madri e controllate nell'Unione.

Al tempo stesso, gli Stati membri devono impegnarsi maggiormente per applicare la legislazione vigente, ad esempio le nuove norme sulle comunicazioni elettroniche, e per promuovere gli investimenti riorientando la spesa verso gli investimenti favorevoli alla crescita in linea con gli indirizzi di massima per le politiche economiche del 2003.

Nei prossimi mesi, inoltre, la Commissione si adopererà attivamente al fine di:

- semplificare le procedure applicate agli **aiuti di Stato a favore delle PMI**, comprese le norme sugli aiuti alla ricerca e allo sviluppo, e valutare le esigenze delle piccole imprese che svolgono un'intensa attività di ricerca per quanto riguarda le norme sugli aiuti di Stato e sulla

concorrenza.

- Esaminare il modo in cui le **norme comunitarie sugli appalti pubblici** si applicano ai partenariati pubblico-privato (PPP) e fornire rapidamente indicazioni sul modo di contabilizzare i PPP nei **bilanci** nazionali.
- Creare una **struttura giuridica armonizzata per i fondi europei di capitali di rischio** in grado di garantire la trasparenza fiscale in tutta Europa.
- Creare una serie di **Piattaforme tecnologiche europee** onde stabilire e attuare un'agenda strategica di ricerca e innovazione per tutta una serie di settori tecnologici chiave, nell'intento di mobilitare maggiori risorse a livello europeo attraverso il coordinamento e l'integrazione delle iniziative.
- Proporre la **creazione di uno strumento di garanzia europeo** per coprire i rischi postcostruzione connessi ai progetti di TEN nel settore dei trasporti (cfr. Riquadro 6).

3.2. *Mobilitare investimenti e finanziamenti a sostegno dell'Iniziativa europea per la crescita*

Ruolo dei finanziamenti a livello dell'UE

Il Consiglio europeo di ottobre ha invitato la Commissione e la Banca europea per gli investimenti a cercare il modo migliore di mobilitare gli investimenti privati a sostegno dell'Iniziativa europea per la crescita, pur riconoscendo il contributo importante dei finanziamenti comunitari al conseguimento di alcuni obiettivi dell'iniziativa, tra cui la promozione degli investimenti privati. Il sostegno comunitario copre, tra l'altro, il bilancio dell'Unione per la ricerca, i Fondi strutturali e di coesione e i finanziamenti specifici riservati alle reti transeuropee per i trasporti, l'energia e le comunicazioni elettroniche.

Si sono inoltre presentate proposte riguardanti nuovi strumenti di prestiti BEI, un nuovo strumento di garanzia e l'aumento della capacità di assunzione di rischio della BEI, senza rimetterne in discussione la posizione creditizia, mediante il suo strumento di finanziamento strutturato e altri strumenti innovativi come la cartolarizzazione (cfr. capitolo seguente). La BEI e la Commissione intendono inoltre esaminare in modo più approfondito le possibilità di cooperazione e di cofinanziamento tra la BEI e il Fondo sociale europeo per sostenere i programmi di acquisizione di competenze digitali (e-skills).

L'Iniziativa europea per la crescita presuppone altresì un riesame degli strumenti di bilancio e finanziari di cui dispone attualmente la Comunità per utilizzarli al meglio a sostegno dell'Iniziativa entro i limiti delle prospettive finanziarie in corso. Si cercherà inoltre di mantenere l'accento posto sulla crescita nelle prossime prospettive finanziarie.

RIQUADRO 3: SOSTEGNO DELLA COMUNITÀ E DELLA BEI A FAVORE DELL'INIZIATIVA EUROPEA PER LA CRESCITA

Il bilancio comunitario può dare un contributo determinante all'Iniziativa per la crescita.

- La **linea di bilancio TEN-trasporti** stanziava 700 milioni di euro all'anno per finanziare fino al 10% del costo totale dei progetti. Proponendo di modificare il regolamento finanziario sulle TEN per i trasporti e l'energia, la Commissione offre la possibilità di finanziare fino al 30% dei costi delle sezioni transfrontaliere dei progetti prioritari. È allo studio una proposta analoga riguardante una soglia di finanziamento del 30% per i progetti di diffusione nell'ambito del programma TEN-telecomunicazioni (eTEN).
- Nell'arco del periodo in corso (2000-2006), i **Fondi strutturali** sosterranno gli investimenti infrastrutturali (energia, trasporti e comunicazioni elettroniche), la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione fino a circa 60 miliardi di euro di cui 29,2 miliardi di euro per le infrastrutture di trasporto, 9,2 miliardi di euro per la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione (RSI), 6,1 miliardi di euro per le comunicazioni elettroniche e la società dell'informazione, 1,8 miliardi di euro per l'energia. Il Fondo sociale europeo (FSE) eroga rispettivamente 20 e 7 miliardi di euro per sviluppare le competenze in materia di TCI e di imprenditorialità. Il Fondo di coesione, inoltre, può mobilitare fino a 1,5 miliardi di euro all'anno per gli investimenti infrastrutturali nei suoi quattro paesi.
- Il **6° programma quadro di ricerca**, che attualmente sostiene i settori prioritari individuati nella presente relazione, erogherà 17,5 miliardi di euro in quattro anni a favore degli investimenti R&S in Europa. Il programma quadro intende sostenere molti dei settori in cui sono stati individuati progetti specifici ad avvio rapido (Quick-start).
- Una dotazione specifica di quasi 300 milioni di euro ha contribuito alla diffusione di una **rete di comunicazioni ad alta velocità (GEANT)** che collega oltre 3000 università e centri di ricerca, oltre 18000 istituti di istruzione superiore e oltre 3000 ospedali, biblioteche e altre istituzioni di tutti gli Stati membri attuali e futuri.
- La Commissione sta pensando di creare un nuovo **strumento di garanzia per agevolare il contributo finanziario del settore privato nei PPP per i progetti TEN-trasporti**. Lo strumento di garanzia fornirebbe una copertura limitata nel tempo per i rischi specifici nella fase postcostruzione, che sono attualmente coperti in modo insufficiente da parte dei mercati finanziari (cfr. Riquadro 6).

La Banca europea per gli investimenti si adopera attivamente per sostenere sia le riforme di Lisbona che l'Iniziativa per la crescita.

- La **BEI** è disposta ad impegnare 50 miliardi di euro per prestiti nell'ambito del fondo investimenti TEN (TIF) a sostegno dei progetti prioritari TEN.
- Dal 2000, quando è stata lanciata l'iniziativa i2i, la **BEI** ha investito 15,3 miliardi di euro **per la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione (RSI)** e ha intenzione di proseguire le attività in questi settori nell'ambito dell'iniziativa Innovazione 2010, che comprende anche applicazioni collegate a reti a banda larga/eTEN e formazione. Ciò coprirà un ammontare di 50 miliardi di euro entro il 2010 e offrirà una più ampia gamma di strumenti più consoni alle necessità.
- La BEI è disposta ad aumentare la propria capacità di finanziamento nell'ambito del suo **Strumento di finanziamento strutturato (SFF)**, un fattore fondamentale per il suo sostegno alle TEN e all'RSI. L'SFF, creato nel 2001 dal Consiglio dei governatori della BEI, ha ampliato

il campo di applicazione dei finanziamenti della Banca attraverso prestiti senior o garanzie (compresi i rischi connessi al precompletamento e alle prime operazioni), prestiti subordinati e garanzie, finanziamento intermedio. Dopo una prima assegnazione a favore della riserva specifica dell'SFF pari a 250 milioni di euro nel 2001, la BEI propone di stanziare altri 250 milioni di euro, che porterebbero a 2,5 miliardi di euro i finanziamenti supplementari.

- **Sostegno all'innovazione attraverso i capitali di rischio.** Il contributo del Fondo europeo per gli investimenti (FEI) ai fondi di capitali di rischio, compreso il programma comunitario "Fondo di avviamento dell'ETF (strumento tecnologico europeo)", rappresenta 2,5 miliardi di euro ripartiti tra 185 fondi di capitali di rischio, a sostegno di 1500 imprese ad alta tecnologia, per arrivare a 10 miliardi di euro. La BEI si è impegnata a versare nella riserva altri 500 milioni di euro, che permetteranno al FEI di aumentare il suo livello di investimenti di un altro miliardo di euro nell'ambito del mandato "capitali di rischio".

L'efficacia dell'Iniziativa europea per la crescita per quanto riguarda la priorità attuali e future dei pubblici investimenti a livello comunitario e nazionale presuppone un coordinamento ottimale delle diverse fonti di finanziamento.

RIQUADRO 4: MIGLIORARE IL COORDINAMENTO DELLE FONTI DI FINANZIAMENTO A LIVELLO DELL'UE

La Commissione e il gruppo BEI hanno definito una strategia concreta per coordinare e promuovere l'uso dei loro strumenti di finanziamento:

- tra le operazioni della BEI e i Fondi strutturali, onde agevolare la programmazione congiunta degli interventi (impegni globali della BEI nell'ambito dei quadri comunitari di sostegno; modulazione del tasso d'intervento; ruolo consultivo del FEI nello sviluppare i meccanismi di finanziamento per le PMI a livello regionale);
- l'accordo di cooperazione interistituzionale firmato tra il gruppo BEI e il programma di ricerca della Commissione, che definisce un contesto per gli interventi comuni, sarà seguito da accordi analoghi in altri settori politici prioritari;
- le istituzioni cercheranno di estendere la collaborazione ad altri settori dove gli interventi della BEI possono integrare utilmente quelli finanziati dal bilancio comunitario.

Mobilizzare gli investimenti privati a favore della crescita

Mobilitando gli investimenti privati per le infrastrutture, la ricerca e l'innovazione, nei prossimi anni si darà un impulso considerevole al potenziale di crescita dell'Unione. La creazione di un mercato finanziario pienamente integrato entro il 2005 è di grande importanza al riguardo, poiché può rendere disponibile l'enorme volume dei risparmi europei (circa 10 trilioni di risparmi privati nel 2003, investiti in fondi pensioni, polizze di assicurazione vita e OICVM) per i progetti connessi alla crescita su tutto il territorio dell'Unione.

L'affluenza dei risparmi sui mercati finanziari, i minimi storici dei tassi d'interesse a lungo termine e l'effetto leva dell'ottima posizione creditizia della BEI offrono una possibilità più unica che rara di attirare gli investimenti privati, dovuta anche ai progressi fatti in termini di consolidamento dei bilanci pubblici nell'ambito del patto di stabilità e di

crescita, grazie ai quali si dispone di risorse private da destinare all'Iniziativa europea per la crescita onde promuovere investimenti redditizi in progetti selezionati che abbiano una prospettiva a più lungo termine e siano fondamentali per la competitività e la coesione dell'Europa.

Molte delle azioni di cui sopra, quindi, intendono offrire incentivi adeguati agli investitori privati:

- il Consiglio europeo dell'ottobre scorso ha sottolineato l'importanza dell'Iniziativa europea per la crescita, che fornirà i collegamenti mancanti tra le principali infrastrutture connesse alle reti e alla conoscenza ai fini di un'effettiva integrazione dell'Europa ampliata. Aumentando il sostegno comunitario e concentrandosi su un elenco di progetti ad avvio rapido, si migliorerà l'efficacia degli interventi comunitari e si **promuoveranno i progetti d'investimento transfrontalieri per completare e collegare le reti infrastrutturali nazionali**. Una migliore integrazione delle reti infrastrutturali contribuirà ad un aumento del volume di traffico, ad un uso più efficiente delle infrastrutture di trasporto e ad una riduzione dei costi legati alla congestione, garantendo agli investitori privati un utile più consistente sugli investimenti e assicurando notevoli vantaggi in termini di efficienza economica, diminuzione dei tempi di trasporto e sostenibilità ambientale.

La proposta relativa all'Eurobollo, attualmente all'esame, consente una maggiore flessibilità per i finanziamenti incrociati tra i vari modi di trasporto, garantendo infine condizioni di parità a livello dell'Unione e permettendo il **recupero dei costi interni ed esterni connessi all'uso della rete stradale TEN**. Una volta adottata, inoltre, la proposta consentirà agli Stati membri di imporre oneri supplementari in zone particolarmente congestionate onde finanziare infrastrutture alternative sostenibili (dalle stime risulta, ad esempio, che il 30-40% dei costi associati al progetto relativo alla galleria del Brennero potrebbe essere coperto dagli introiti derivanti dall'applicazione delle norme proposte in materia di Eurobollo).

Definendo una visione strategica chiara e coordinata di questi progetti infrastrutturali, infine, si aiuteranno gli investitori potenziali a quantificare l'**utile preventivato sui loro investimenti**, che si tratti del segmento transfrontaliero vero e proprio, dei segmenti nazionali di un corridoio prioritario TEN o di altre infrastrutture connesse. Un sostegno comunitario selezionato offrirà inoltre agli investitori pubblici e privati maggiori incentivi per portare i progetti definiti negli orientamenti per le TEN-T ad un grado di preparazione e di maturità che consenta di inserirli anche fra i progetti ammissibili Quick-start. Coordinando e combinando meglio gli strumenti finanziari comunitari (programma quadro di ricerca, programma TEN, Fondi strutturali e contributi BEI), inoltre, si accentuerà il loro effetto leva sugli investimenti privati.

- L'esperienza acquisita con i progetti infrastrutturali selezionati a Essen nel 1994 e con quelli finanziati attualmente dalla BEI e dai Fondi strutturali dimostra che spesso i fattori non finanziari **compromettono la sostenibilità e la convenienza di progetti specifici** in misura molto maggiore della mancanza di finanziamenti. Per di più, le prospettive incerte circa l'entità degli utili della spesa per l'R&S possono dissuadere il

settore privato dall'investire nella conoscenza e nell'innovazione a causa dell'onerosa tutela dei diritti di proprietà intellettuale, degli ostacoli giuridici e finanziari al finanziamento di progetti di ricerca transfrontalieri mediante capitali di avviamento o di rischio e dello scarso coordinamento con la ricerca di base finanziata dal bilancio pubblico. È **di fondamentale importanza**, quindi, garantire un adeguato **coordinamento**, fare in modo che le norme sugli appalti pubblici e sulle concessioni favoriscano i grossi progetti e i partenariati pubblico-privato, applicare un trattamento fiscale e normativo appropriato alle operazioni transfrontaliere/con capitali di rischio che possono promuovere questi progetti e assicurare condizioni di parità per quanto riguarda la semplificazione delle regole applicabili agli aiuti di Stato per le PMI che investono nell'R&S.

Occorre infine adoperarsi con maggiore impegno per integrare ed eliminare gli ostacoli propri del mercato interno nelle reti principali (ferrovie, servizi portuali, comunicazioni elettroniche, mercati finanziari, ecc.). Per quanto riguarda i mercati finanziari, l'adozione e la piena applicazione delle altre misure contenute nel piano d'azione corrispondente dovrebbero contribuire a mobilitare i finanziamenti privati. Quanto alle ferrovie, elemento predominante dei progetti Quick-start, ciò comporta rapidi progressi in termini di interoperabilità, apertura dei mercati e modernizzazione delle strutture gestionali, che garantiranno la prevedibilità e la parità di condizioni necessarie per pianificare gli investimenti.

- Le proposte di finanziamento TEN-trasporti e TEN-energia mirano prevalentemente a concentrare le risorse disponibili e la volontà politica su un numero selezionato di progetti prioritari, **augmentando inoltre il contributo del bilancio comunitario** dal 10% al 30% per le sezioni transfrontaliere delle TEN-trasporti e per determinati progetti e-TEN⁴.
- In passato, inoltre, si è dovuto far fronte a notevoli **difficoltà per realizzare i progetti e la cooperazione transfrontalieri** relativi sia ai trasporti che alla ricerca. Per rispondere ad una necessità reale, la Commissione ha proposto ultimamente di creare un coordinatore/organo di coordinamento effettivo in grado di far progredire i progetti specifici nel settore dei trasporti. Il coordinatore potrebbe contribuire ad orientare la valutazione dei progetti, sincronizzare le procedure amministrative e sorvegliare i lavori da entrambi i lati della frontiera, predisporre i finanziamenti necessari e fungere da punto di contatto per gli investitori privati. Per risolvere provvisoriamente i problemi di coordinamento e andare avanti, tuttavia, non si può aspettare che si compia l'iter legislativo presso il Consiglio e il Parlamento. La Commissione può agevolare gli Stati membri che intendono coordinare le loro iniziative riguardanti sezioni transfrontaliere specifiche delle TEN o delle "autostrade del mare", segnatamente a livello di pianificazione, valutazione dell'impatto ambientale e

⁴ Nella revisione degli orientamenti per le eTEN del 2002, la Commissione ha allineato le eTEN con gli obiettivi dell'iniziativa eEurope, che comprendono un'ampia disponibilità e un vasto uso della banda larga. Scopo delle eTEN è accelerare la diffusione delle applicazioni TIC nei servizi di interesse generale per settori quali e-government, sanità, inclusione e apprendimento.

operazioni finanziarie complesse. Le piattaforme tecnologiche europee possono svolgere un ruolo analogo in materia di ricerca. Esse promuoveranno e agevoleranno i partenariati transitori riunendo gli interlocutori pubblici e privati per definire visioni strategiche e roadmap comuni per lo sviluppo e la diffusione delle tecnologie, eliminare gli ostacoli non tecnici e affrontare i problemi di accettazione da parte del pubblico. Indipendentemente dalla questione del coordinatore, infine, va rafforzata la **capacità amministrativa** dei paesi di gestire e attuare questo tipo di progetti.

3. PORTARE AVANTI L'INIZIATIVA

La presente relazione sull'Iniziativa europea per la crescita va al di là della relazione interinale di ottobre e delle iniziative nazionali e istituisce, in base a criteri obiettivi ed espliciti, il **programma Quick-start** chiesto dal Consiglio europeo. Oltre a individuare con maggior precisione gli strumenti finanziari comunitari che sosterranno il programma e l'intera iniziativa, affronta le altre questioni sollevate dal Consiglio, vale a dire la creazione di un'interfaccia efficace tra i diversi tipi e livelli di finanziamenti, il modo in cui i partenariati pubblico-privato (PPP) vanno trattati nei bilanci degli Stati membri nell'ambito della sorveglianza macroeconomica di bilancio e le modalità di valutazione dei progressi nei prossimi anni.

3.1. *Il programma Quick-start*

Il programma Quick-start, che costituisce il fulcro dell'Iniziativa europea per la crescita, intende mobilitare un impegno politico e risorse adeguate a favore dei principali progetti prioritari d'investimenti di interesse europeo. Il programma si basa su una valutazione approfondita delle priorità e delle esigenze secondo criteri obiettivi ed espliciti, che tengono conto delle fonti potenziali di finanziamento a livello comunitario e nazionale.

Il programma Quick-Start è un processo aperto e dinamico, che assicura un sostegno efficace e selettivo, a livello comunitario e nazionale, ai progetti che possono essere avviati subito, offrendo al tempo stesso notevoli incentivi agli investitori pubblici e privati affinché portino avanti altri progetti prioritari di interesse europeo. Possono essere inclusi nel programma i progetti che soddisfano questi criteri e raggiungono il necessario grado di impegno, maturità e preparazione. Il programma Quick-start sarà valutato, ed eventualmente aggiornato, dal 2005 in poi nell'ambito delle relazioni annuali legate al Consiglio europeo di primavera.

La Commissione ha individuato, di concerto con la Banca europea per gli investimenti, un "programma Quick-start" i cui progetti consistono in una serie di decisioni e azioni immediate volte a sviluppare le componenti "reti" e "conoscenza" dell'Iniziativa europea per la crescita. Le decisioni e le azioni relative ai progetti nel settore dei trasporti rientrano nelle **Priorità per le TEN-trasporti e nelle regole di finanziamento aggiornate** per le reti dei trasporti e dell'energia che la Commissione ha proposto il 1° ottobre 2003, mentre i progetti relativi alla conoscenza riflettono le priorità della strategia di Lisbona in materia di ricerca, innovazione e eEurope.

I progetti sono stati individuati dopo aver valutato i quattro criteri seguenti:

1. la **maturità del progetto**. La pianificazione e il finanziamento dei progetti Quick-start devono poter essere avviati immediatamente, o entro tempi brevi, affinché gli investimenti corrispondenti siano in corso entro la fine del 2006. In alcuni casi, l'Iniziativa europea per la crescita può sbloccare la situazione o accelerare i tempi, ad esempio aumentando l'utile sul capitale privato, riducendo il fabbisogno di finanziamenti pubblici nazionali o avviando i lavori preparatori tecnici più costosi, come gli studi tecnici approfonditi.
2. La sua **dimensione transfrontaliera**, in particolare i collegamenti di trasporto lungo i segmenti transfrontalieri delle priorità TEN⁵. Si tratta di una dimensione politica ed economica di grande importanza. I segmenti transfrontalieri costituiscono infatti l'elemento fragile della costruzione di un mercato interno integrato in un'Unione ampliata e sono spesso soggetti a notevoli ritardi, perché il loro utile sugli investimenti è più modesto e perché sono per natura più difficili da coordinare. Per di più, questi collegamenti possono avere un considerevole effetto moltiplicatore, migliorando la sostenibilità finanziaria di altre parti "nazionali" dei corridoi TEN o aggiungendo valore ad altri investimenti infrastrutturali come quelli finanziati dai Fondi strutturali.
3. **L'impatto sulla crescita e l'innovazione** in un'Unione europea ampliata. Sebbene non sia sempre facile quantificare l'impatto diretto e indiretto di questi progetti, sono stati individuati quelli in grado di favorire maggiormente la crescita e l'occupazione mediante una migliore integrazione e mobilitazione delle risorse e il miglioramento della capacità innovativa dell'Unione, affinché quest'ultima tenga il passo con gli ultimi sviluppi tecnologici (idrogeno, nanoelettronica, tecnologie spaziali, ecc.).
4. I **benefici ambientali**. Vanno privilegiati i progetti che comportano i maggiori vantaggi per l'ambiente, come quelli a favore dell'economia dell'idrogeno o di un riorientamento del traffico dalla strada alla ferrovia o dalla strada al mare. I problemi di inquinamento e di congestione, inoltre, caratterizzano in modo particolare le strozzature nelle reti europee di trasporto e costituiscono ostacoli naturali nel nostro continente, come le Alpi e i Pirenei.

Questi progetti, individuati secondo i criteri suddetti, hanno una forte valenza politica e una notevole importanza economica e finanziaria.

RIQUADRO 5: INIZIATIVA EUROPEA PER LA CRESCITA PANORAMICA DEL PROGRAMMA QUICKSTART

Il programma Quick-start individua i principali settori d'investimento nelle reti e nella conoscenza. Questi progetti, che consentono di avviare i lavori e gli investimenti **entro tre anni**, accelerano il conseguimento degli obiettivi attuali dell'UE. **Da qui al 2010**, l'Iniziativa mobilerà in totale circa **60 miliardi di euro e, in alcuni casi, un importo addirittura superiore**. La ripartizione tra

⁵ Per quanto riguarda le TEN nel settore dei trasporti, la Commissione propone di far beneficiare i segmenti transfrontalieri delle reti transeuropee di finanziamenti TEN fino al 30% onde concentrare i fondi comunitari nei settori dove possono svolgere un ruolo più decisivo.

investimenti privati e pubblici varierà a seconda del tipo di progetti sostenuto. Si tratterà di progetti specifici riguardanti i seguenti settori:

a) Investire nelle reti

All'inizio di ottobre, la Commissione ha classificato 29 corridoi paneuropei come collegamenti TEN-trasporti per i quali occorrerà investire 220 miliardi di euro entro il 2020. I corridoi sono costituiti da un gran numero di segmenti nel cui ambito si sono individuati, in collaborazione con la BEI e gli Stati membri, diversi **progetti Quick-start nel settore dei trasporti** che comportano investimenti pari a 38 miliardi di euro da qui al 2010. I collegamenti "maturi" selezionati in base ai criteri Quick-start sono prevalentemente linee ferroviarie transfrontaliere, collegamenti marittimi e fluviali o tratti stradali che assicurano l'interconnessione con altre reti quali le "autostrade del mare". Si sostiene anche il **sistema di navigazione via satellite Galileo**.

Molti di questi progetti saranno cofinanziati combinando il sostegno programmato per le TEN con i Fondi strutturali a livello dell'Unione, a cui si aggiungeranno, nei prossimi tre anni, prestiti BEI pari a circa 12-13 di miliardi di euro, indipendentemente dalle altre forme di sostegno offerte dalla Banca (garanzie, nuovo strumento di cartolarizzazione, ecc.).

Nell'ambito delle proposte per le TEN-energia sono stati individuati diciassette **collegamenti energetici Quick-start** che richiedono investimenti, provenienti per lo più dal settore privato, pari a 10,1 miliardi di euro fino al 2010.

Tre **progetti Quick-start relativi alla banda larga** dovrebbero accelerare l'installazione e l'uso delle reti di comunicazione ad alta capacità nell'ambito della nostra transizione verso la società della conoscenza.

Nei prossimi due anni, il **progetto "divario digitale"** punterà principalmente a fornire collegamenti a banda larga alle scuole situate nelle zone isolate e rurali utilizzando una vasta gamma di tecnologie. L'investimento globale necessario sarà determinato in funzione delle strategie nazionali in materia di banda larga che gli Stati membri pubblicheranno entro la fine dell'anno. A tal fine, si potrà utilizzare in parte l'ingente prestito di 7 miliardi di euro che la Banca europea per gli investimenti metterà a disposizione nei prossimi tre anni per le tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

Il progetto riguardante le **comunicazioni mobili e le tecnologie connesse** sosterrà prevalentemente la ricerca riguardante i sistemi di comunicazioni mobili 3G nonché settori che esulano da queste tecnologie (grazie in parte al sostegno del bilancio per la ricerca o dei Fondi strutturali della Comunità).

Il progetto **relativo all'infrastruttura della rete di ricerca basata sulle TCI** mira principalmente a potenziare la rete Géant, che attualmente collega 3000 università e centri di ricerca nonché 18,000 istituti di istruzione superiore negli Stati membri attuali e futuri. Da qui al 2010 la Comunità dovrebbe erogare circa 250 milioni di euro come contributo a 2,35 miliardi di euro d'investimenti, onde portare i collegamenti a 10 gigabit entro il 2005 e a velocità terabit per la fine del decennio.

b) Investire nella conoscenza

In materia di ricerca, sviluppo e innovazione si sono individuati cinque settori per un costo totale di circa 23 miliardi di euro fino al 2015.

Tre progetti, incentrati sui settori altamente tecnologici (**nanoelettronica, laser della prossima generazione, uso dell'idrogeno come fonte di energia e di elettricità**), mirano a rafforzare la competitività a lungo termine dell'Unione e a consolidare l'economia europea.

Per fare un esempio concreto riguardante l'economia dell'idrogeno si citeranno i progetti *Hypogen*, che prevede la costruzione di un vasto impianto di prova per la produzione di idrogeno e di elettricità, e *Hycom*, che creerà in tutta l'Unione un numero limitato di "comunità dell'idrogeno" utilizzando l'idrogeno come fonte di energia per il riscaldamento e l'elettricità e come carburante per i veicoli. Si sosterrà inoltre la creazione di una rete di impianti nazionali dove vengano utilizzate le tecnologie laser della prossima generazione, di fondamentale importanza in settori quali i nuovi materiali, le nanotecnologie, la biotecnologia e la genomica. Si prevede infine di finanziare un impianto laser internazionale unico, situato ad Amburgo, che dovrebbe entrare in funzione verso il 2012.

Gli altri due progetti Quick-start intendono rafforzare la presenza dell'Unione nello **spazio**, integrando il sostegno a favore di Galileo e dell'uso delle tecnologie satellitari, anche per fornire collegamenti a banda larga. Il **GMES** continua a sostenere il sistema globale per la sorveglianza dell'ambiente e della sicurezza, che dovrebbe essere pienamente operativo per il 2008. L'altro progetto spaziale riguarda la costruzione di **una rampa di lancio per i razzi Soyuz** presso il centro spaziale europeo in Guiana onde migliorare la capacità europea di lanci spaziali per quanto riguarda i tipi di lanciatori e i carichi utili di navigazione.

Nell'allegato 1 si passano in rassegna questi progetti, il relativo calendario e gli investimenti necessari.

Possono essere inseriti nell'altro programma Quick-start ulteriori progetti che soddisfino i criteri suddetti, in particolare le priorità delle TEN-trasporti. Per quanto riguarda la banda larga, la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione, i progetti "maturi" potrebbero scaturire dai lavori delle diverse piattaforme tecnologiche (in settori quali aeronautica, idrogeno, comunicazioni mobili, tecnologie marittime e siderurgiche, trasporto ferroviario, tessili, sistemi incorporati e biotecnologia) nonché dall'attività in corso in materia di tecnologie ambientali.

3.2. Finanziamenti innovativi a sostegno dell'Iniziativa europea per la crescita

Le tecniche di finanziamento innovative contribuiranno considerevolmente ad agevolare l'accesso ai finanziamenti privati a favore dell'Iniziativa europea per la crescita. Vanno segnalati in particolare quattro tipi di strumenti:

- **l'apporto da parte di terzi di capitale o di quasi capitale** ai progetti, parallelamente agli aiuti non rimborsabili e ai contributi dei promotori. A norma del regolamento finanziario relativo alle TEN, una quota del bilancio viene utilizzata per investire capitale o quasi capitale a favore dei progetti attraverso fondi d'investimento specifici. La Commissione ha contribuito a un fondo che dovrebbe finanziare i progetti infrastrutturali di tipo PPP nel settore dei trasporti. Per quanto riguarda la conoscenza e l'innovazione, il Fondo europeo per gli investimenti (FEI) fornirà un maggior volume di capitali di rischio alle piccole imprese innovative grazie ai maggiori importi che la BEI metterà a disposizione attraverso il suo mandato per i capitali di rischio.
- La **cartolarizzazione** può contribuire ad aumentare il volume delle risorse reperibili sui mercati finanziari a favore degli investimenti pro-crescita nonché a ridurre i problemi di bilancio patrimoniale e di liquidità delle istituzioni bancarie operanti nei

settori contemplati dall'Iniziativa per la crescita. Le emissioni di obbligazioni garantite dal flusso di entrate nette previste dei progetti hanno già finanziato alcuni progetti TEN, ma il mercato della cartolarizzazione per le infrastrutture è molto meno sviluppato e meno liquido dei mercati per le carte di credito o per i titoli garantiti da ipoteche. Vanno promosse maggiormente le misure volte a sviluppare un mercato più liquido e "commoditised", anche mettendo insieme le attività delle istituzioni finanziarie relative a vari progetti. A tale riguardo, la Commissione e la BEI valuteranno se sia possibile creare un Fondo di cartolarizzazione per mettere insieme i portafogli di prestiti infrastrutturali delle istituzioni finanziarie partecipanti e di cartolarizzarli per collocarli presso investitori istituzionali. Le istituzioni creditizie partecipanti si impegnerebbero a stanziare le liquidità derivanti dalla cartolarizzazione per aumentare la loro capacità di credito a favore dei progetti connessi all'Iniziativa europea per la crescita.

- Meccanismi di condivisione e di scaglionamento del rischio del debito applicati ai progetti principali. Lo **strumento di finanziamento strutturato della BEI** migliorerà la disponibilità di prestiti per le fasi iniziali, pre-costruzione, dei progetti. La Commissione sta preparando un **nuovo strumento di garanzia** per coprire i rischi commerciali specifici dei progetti TEN nella fase post-costruzione. Le caratteristiche principali dello strumento vengono descritte nel riquadro 6.

RIQUADRO 6: UNO STRUMENTO DI GARANZIA DELL'UE A SOSTEGNO DELL'INIZIATIVA PER LA CRESCITA

Lo strumento di garanzia dell'UE dovrebbe avere le seguenti caratteristiche principali:

1. **Obiettivo.** Lo strumento intende mobilitare finanziamenti del settore privato a favore delle TEN, onde ridurre i costi di finanziamento dei progetti e accelerare la conclusione dei pacchetti finanziari. Il nuovo strumento sarà simile ai Fondi di garanzia esistenti (come quello per le azioni esterne). Integrerà gli attuali aiuti non rimborsabili dell'UE e i contributi BEI nell'ambito dello strumento di finanziamento strutturato (SFF). Lo strumento dovrebbe offrire garanzie che coprano i rischi commerciali specifici non adeguatamente coperti sui mercati finanziari o dai meccanismi attuali di sostegno dell'UE. Si potrebbe inoltre studiare il modo di aumentare le possibilità di finanziare i progetti in materia di R&S e di banda larga su scala europea mediante il nuovo strumento di garanzia.
2. **Rischi coperti.** L'SFF della BEI integra utilmente i meccanismi già disponibili attraverso gli aiuti non rimborsabili e il sostegno del mercato per finanziare le fasi di costruzione dei principali progetti infrastrutturali. Lo strumento di garanzia della Comunità dovrebbe concentrarsi sui rischi post-costruzione riguardanti, ad esempio, un'eventuale diminuzione, nei primi anni, del traffico o delle entrate dei progetti "green field", analogamente ai meccanismi di pagamenti compensativi istituiti in passato per determinati progetti nel settore dei trasporti. La garanzia coprirebbe parzialmente le carenze constatate rispetto a uno scenario convenuto di pareggio nel periodo iniziale (ad esempio, 3 anni) della fase post-costruzione. Una parte del rischio totale sugli introiti sarebbe a carico del settore privato.
3. **Progetti ammissibili.** Tutti i progetti economicamente solidi, che siano efficaci in termini di costi e abbiano una prospettiva accettabile di sostenibilità finanziaria dopo l'aiuto non rimborsabile. La garanzia sarebbe disponibile per i progetti di cui il settore

privato copre parzialmente i rischi, come i PPP. Verrebbero privilegiati i progetti transfrontalieri, conformemente alle priorità proposte nel regolamento finanziario modificato sulle TEN e nel programma Quick-start.

4. **Beneficiari.** La garanzia sarebbe a disposizione dei creditori, che nel periodo in questione usufruirebbero di un servizio del debito appropriato. In quanto garanzia del servizio del debito, lo strumento funzionerebbe in modo analogo alle assicurazioni offerte dagli assicuratori "monoline"⁶. Contrariamente alle altre forme di garanzia (lettere di credito, ecc.), lo strumento non costituirebbe un impegno a rimborsare il debito in caso di inadempienza dovuta ad una diminuzione del traffico o delle entrate, ma fornirebbe al beneficiario entrate alternative per sostituire quelle che in condizioni normali coprirebbero i rimborsi regolari del debito.
5. **Premio di rischio.** La garanzia non dovrebbe essere gratuita. Si dovrebbe addebitare al beneficiario un premio calcolato in base al rischio, cercando di conciliare la convenienza dello strumento di garanzia per gli investitori con il costo per il bilancio dell'UE. Le categorie di rischio verrebbero definite secondo la metodologia applicata dalla BEI per l'approvvigionamento e la gestione dei rischi dell'SFF.
6. **Condivisione del rischio di garanzia.** Il rischio di garanzia dovrebbe essere equamente distribuito tra il bilancio dell'UE e lo Stato membro o gli Stati membri che finanziano il progetto. Quando siano coinvolti due Stati membri, ciascuna parte (Stato membro 1, Stato membro 2 e UE) si assume il 33% del rischio di garanzia.
7. **Un rischio di bilancio limitato e coperto.** I rischi assunti dallo strumento rappresenterebbero una sopravvenienza passiva per il bilancio dell'UE. I rischi potenziali per il bilancio, tuttavia, sono limitati, e la Commissione intende proporre di creare un meccanismo di approvvigionamento onde fornire una riserva di liquidità per il bilancio, come il Fondo di garanzia per le azioni esterne ha fatto per i prestiti extra-UE. I rischi per il bilancio saranno inoltre limitati da tre caratteristiche dello strumento. Anzitutto, il fatto di coprire il servizio del debito solo per un dato numero di anni elimina il rischio che il bilancio debba finanziare una vasta richiesta di fondi per ottenere il capitale ancora da rimborsare sui prestiti coperti, il che è in contrasto con le garanzie sui prestiti BEI all'estero, che sono coperte dal bilancio. In secondo luogo, il fatto che ci si concentri sulle TEN transfrontaliere di trasporto limita il numero dei progetti ammissibili. In terzo luogo, la condivisione dei rischi con gli Stati membri ridurrà considerevolmente l'impatto potenziale sul bilancio dell'UE. I rischi di ricorso al bilancio dell'UE sono comunque rimandati, perché la garanzia entrerà in vigore solo nella fase postcostruzione. Prima di presentare una proposta formale, si devono determinare con maggior precisione gli importi massimi e la probabile incidenza del rischio nel tempo.
8. **Verifiche di mercato.** Lo strumento deve rispondere in modo adeguato alle esigenze degli operatori commerciali che finanzieranno e gestiranno i progetti in questione. Con l'aiuto della BEI, quindi, la Commissione ha avviato un processo di verifiche di mercato a cui sono associate le istituzioni finanziarie e le altre parti interessate.
9. **Fasi successive.** Basandosi sulle verifiche di mercato e sulle osservazioni del Consiglio, la Commissione spera di risolvere le questioni in sospeso in tempo utile per presentare una proposta formale agli inizi del 2004.

⁶ Assicuratore monoline: un assicuratore che opera in un unico settore e garantisce abitualmente tutti i pagamenti dovuti a titolo degli interessi e del capitale per il debito assicurato. In caso di appello di garanzia, effettua versamenti periodici secondo il calendario concordato per i rimborsi.

3.2. *Trattamento statistico dei partenariati pubblico-privato e operazioni di cartolarizzazione nell'ESA95*

Il Sistema europeo dei conti (ESA95), alla base dei criteri di Maastricht, stabilisce norme statistiche sul modo di classificare i vari tipi di spesa nei conti nazionali e sul modo in cui gli impegni governativi devono essere considerati in termini di impatto sul deficit pubblico e sul debito.

Secondo il principio fondamentale dell'ESA95, la proprietà economica di un attivo dipende dalla parte che assume i rischi e beneficia degli utili. Per applicare questo principio, piuttosto complesso, occorrono indicazioni più precise, segnatamente per risolvere una **questione tecnica fondamentale**: come stabilire la **proprietà economica dell'attivo sottostante nel PPP** (attivo dello Stato o del partner), indipendentemente dalle disposizioni giuridiche in materia di proprietà.

L'Iniziativa europea per la crescita, che rientra nel contesto del Patto di stabilità e di crescita, costituisce un ulteriore motivo di chiarire questo aspetto tecnico, poiché potrebbe ricorrere più spesso ai PPP per gli investimenti nelle infrastrutture fisiche.

Nel febbraio 2003, la Commissione ha creato una **Task Force**, in collaborazione con gli esperti degli Istituti statistici nazionali degli Stati membri, dei paesi in via di adesione, della BCE e della BEI, onde chiarire questo trattamento statistico e definire gli orientamenti tecnici necessari indipendentemente dalle disposizioni giuridiche sulla proprietà dei PPP. Dai lavori della Task Force, che si sono conclusi di recente, è scaturito un certo consenso su diversi principi chiave:

- distinzione tra due tipi di PPP: quelli in cui il contraente ricava un reddito direttamente dagli utenti dell'attivo (ad esempio, le strade a pedaggio) e i PPP in cui il contraente fa pagare il governo. Nel primo caso, l'attivo è considerato di proprietà del contraente, mentre nel secondo si attribuisce la piena proprietà alla parte più esposta ai rischi e all'utile derivante dalla proprietà dell'attivo nel periodo corrispondente.
- L'attivo dei PPP non deve essere considerato di proprietà dello Stato quando il partner non pubblico si assume in ogni caso i rischi di costruzione e uno dei rischi seguenti: (i) rischio in termini di disponibilità (connesso alle prestazioni del partner); e/o (ii) rischio in termini di domanda (legato al comportamento degli utilizzatori finali dell'attivo). Si deve inoltre tener conto dell'effetto del ricorso ad alcune garanzie concesse dal governo, della classificazione dell'unità responsabile del progetto per quanto riguarda la sua autonomia decisionale rispetto al governo e dell'assegnazione finale dell'attivo in determinati casi specifici.
- Se l'attivo del PPP è considerato di proprietà dello Stato, le spese in conto capitale (per un nuovo attivo o per grossi lavori di riattamento) vengono registrate come spese statali, con un impatto negativo sul disavanzo/surplus pubblico. Lo Stato contrarrà in cambio un nuovo debito registrato contemporaneamente alla spesa.

- Se l'attivo del PPP non è considerato di proprietà dello Stato, le spese in conto capitale non incidono né sul disavanzo/surplus pubblico né sul debito pubblico. Gli acquisti regolari di servizi effettuati dai partner pubblici presso il partner privato costituiranno una spesa pubblica per tutta la durata del contratto.

Nel gennaio 2004, la Task Force sottoporrà per consultazione la sua relazione finale al prossimo comitato delle statistiche monetarie, finanziarie e della bilancia dei pagamenti (CMFB). La decisione finale sarà poi presa prima della notifica ufficiale del deficit e del debito del 1° marzo 2004.

RIQUADRO 7: NORME SULLE OPERAZIONI DI CARTOLARIZZAZIONE DELLO STATO

1. La cartolarizzazione dei flussi futuri non connessi ad un attivo preesistente va sempre assimilata ad un prestito statale.
2. La concessione di garanzie governative ad una società appositamente costituita (Special Purpose Vehicle - SPV) o ad un'altra entità presuppone un trasferimento incompleto del rischio e dimostra che non vi è stato uno scambio effettivo di proprietà dell'attivo. Un'operazione di cartolarizzazione con un'SPV implica pertanto la riclassificazione in un altro settore pubblico o la registrazione di un prestito implicito dell'SPV allo Stato.
3. Quando il contratto di cartolarizzazione contiene, oltre al pagamento iniziale dell'SPV al governo, una clausola sui futuri pagamenti supplementari (deferred purchase price) dell'SPV, si applicano disposizioni specifiche. Se in particolare la differenza tra il pagamento iniziale e il prezzo osservato sul mercato o il prezzo stimato su basi di mercato supera il 15%, l'operazione deve essere considerata un prestito statale.
4. Il valore dell'operazione iniziale va registrato come una somma effettivamente pagata dall'SPV al governo. Gli eventuali pagamenti supplementari possono incidere sui prestiti netti attivi e passivi in caso di vendita di attività non finanziarie solo nel momento in cui vengono effettuati.

3.3. *Verifica dei progressi e relazioni periodiche*

A livello dell'Unione, l'andamento dell'Iniziativa europea per la crescita sarà valutato periodicamente, dal 2005 in poi, nell'ambito delle relazioni annuali legate al Consiglio europeo di primavera. Dopo cinque anni dal varo dell'Iniziativa si procederà inoltre ad una valutazione più globale dei progressi compiuti.

4. CONCLUSIONI

La presente relazione fa seguito ad una richiesta del Consiglio europeo dell'ottobre scorso, che invitava a portare avanti l'Iniziativa europea per la crescita.

La relazione contiene una roadmap per rilanciare gli investimenti nelle reti e nella conoscenza a sostegno delle più vaste riforme strutturali nell'Unione, indicando il modo in cui possono essere finanziati questi investimenti e, in particolare, il modo in cui si può favorire la partecipazione del settore privato associando un contesto normativo e amministrativo adeguato a finanziamenti mirati a livello europeo. Come richiesto, la relazione presenta una prima serie di progetti nell'ambito di un programma di azioni

Quick-start onde agevolare l'integrazione nell'Unione europea ampliata e rafforzare la nostra capacità d'innovazione. A questo elenco potranno poi essere aggiunti i progetti maturi che soddisfano i criteri individuati nella presente relazione.

La relazione deve fornire un contesto in cui definire le priorità politiche e di finanziamento a livello nazionale ed europeo. È di particolare importanza sostenere i progetti Quick-start proposti con i finanziamenti necessari, utilizzando al meglio i programmi specifici quali il programma TEN e il sesto programma quadro di ricerca, nonché i Fondi strutturali e le risorse della BEI

Si invita il Consiglio europeo ad avallare l'impostazione proposta e a confermare un calendario preciso per le misure che saranno prese dalla Commissione, dal Consiglio, dal Parlamento europeo, dalla BEI e dagli Stati membri onde avviare l'Iniziativa europea per la crescita.

Allegato 1: Progetti Quick-start: Reti di trasporto, reti a banda larga, ricerca, innovazione e sviluppo

Reti di trasporto

| Segmenti transfrontalieri maturi dei progetti prioritari TEN-T ⁷ (i <u>progetti sottolineati</u> saranno ultimati entro dic. 2007) | Paese | Inizio | Fine | Costo ⁸ | Fase ⁹ | Finanz. nazionale ¹⁰ | Sinergie con i finanziamenti comunitari fino al 2006 ¹¹ | Sinergie con la BEI fino al 2010 ¹² |
|---|-------|--------|------|--------------------|-------------------|------------------------------------|---|--|
| 1. Asse ferroviario Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo - galleria del Brennero | A-I | 2004 | 2015 | 4312 | P/S | d.c. | 28,15 Mio EUR da TEN 2003-2006 | 3 Mrd di euro già stanziati per l'intero progetto prioritario. In corso e in preparazione per le componenti italiane. Possibilità di una maggior partecipazione all'intero progetto. Partecipazione all'accesso della galleria e alla galleria a decorrere dall'apertura. |

⁷ Secondo la definizione del COM (2003) 564. Per le gallerie del Brennero e del Moncenisio, la maturità riguarda i grossi lavori di trivellazione (studi geologici).

⁸ Costo totale del segmento, compresi gli studi. In Mio EUR, prezzi 2003.

⁹ O = in corso; P= inizio prima di dic. 2006; S= studi tecnici complessi; W= lavori

¹⁰ I finanziamenti nazionali corrispondenti ai finanziamenti comunitari vanno distinti dagli altri finanziamenti nazionali

¹¹ La Commissione ha proposto di portare il contributo del bilancio TEN al 30% del tasso d'intensità dell'aiuto per le sezioni transfrontaliere. Per i progetti dell'UE15, le sovvenzioni TEN sono quelle previste nel quadro dell'attuale programma indicativo pluriennale (PIP) (decisione 19/09/2001) o quelle assegnate nel 2003 al di fuori del PIP. FC= Fondo di coesione; FERS= Fondo europeo di sviluppo regionale.

¹² I contributi del gruppo BEI indicati in questa e nelle altre tabelle si riferiscono a un sostegno mediante prestiti, contrariamente al finanziamento comunitario sotto forma di sovvenzioni. Le stime del gruppo BEI, inoltre, si riferiscono alla totalità di ciascun corridoio prioritario TEN individuato, mentre le stime della Commissione si riferiscono ai finanziamenti comunitari a favore dei segmenti specifici annoverati tra i progetti Quick-start.

| | | | | | | | | |
|--|------------|--------------|--------------|-------------|------------|--------------|---|---|
| <p>2. Asse ferroviario ad alta velocità Paris-Bruxelles/Brussel-Köln-Amsterdam-London</p> <p>- Liege-Köln</p> | B-D | 1996 | 2007 | 1184 | O/W | d.c. | 5 Mio EUR da TEN 2003-2006 | <p>45 Mrd EUR già stanziati per l'intero progetto prioritario.</p> <p>In corso e in preparazione in UK, Belgio e NL.</p> |
| <p>3. Asse ferroviario ad alta velocità dell'Europa sudoccidentale</p> <p>- Figueras-Perpignan</p> <p>- Lisboa/Porto – Madrid</p> | E-F P-E | 2004 2006 | 2009 2011 | 950 5700 | P/W P/W | d.c. d.c. | 63,5 Mio EUR da TEN 2003-2006 Possibile FC | <p>300 Mio EUR già stanziati, cui si aggiungeranno prossimamente 2,4 Mrd EUR, per l'intero progetto prioritario.</p> <p>In corso e in preparazione per Madrid, Barcelona, Figueres. Possibile partecipazione a Madrid-Valladolid.</p> |
| <p>4. Asse ferroviario orientale ad alta velocità</p> <p>- Strasbourg – Appenweier (ponte di Kehl)</p> | F-D | 2004 | 2010 | 150 | P/W | d.c. | | <p>600 Mio EUR già stanziati per l'intero progetto prioritario.</p> <p>TGV Est in corso. Possibile ulteriore partecipazione alla sezione tedesca e Metz-Luxembourg.</p> |
| <p>5. Asse Betuwe</p> | | | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|--|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------------------|-----------------------|-------------------------|---|---|
| <p>6. Asse ferroviario Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-frontiera ucraina</p> <p>- Mont-Cenis Tunnel</p> <p>- Budapest-Ljubljana – Potenziamento ferroviario</p> | <p>F-I</p> <p>HU-SI</p> | <p>2006</p> <p>2006</p> | <p>2017</p> <p>2015</p> | <p>6100</p> <p>760</p> | <p>O/S</p> <p>P/W</p> | <p>d.c.</p> <p>d.c.</p> | <p>42 Mio EUR da TEN 2003-2006</p> <p>43,5 Mio EUR da ISPA e 40,8 Mio EUR da FC</p> | <p>100 Mio EUR stanziati per l'intero progetto prioritario.</p> <p>Possibile partecipazione per le gallerie e i collegamenti di accesso.</p> <p>In corso e in preparazione per Ljubljana-Budapest</p> |
| <p>7. Asse autostradale Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest</p> <p>- Athina-Thessaloniki-(Bulgaria) (anche a Pathe)</p> <p>- Sofia- Kulata - (Grecia)</p> | <p>EL</p> <p>BG</p> | <p>1996</p> <p>2003</p> | <p>2008</p> <p>2010</p> | <p>1200¹³</p> <p>675</p> | <p>O/W</p> <p>P/W</p> | <p>d.c.</p> <p>d.c.</p> | <p>In corso FERS e FC</p> | <p>3,5 Mrd EUR già stanziati per l'intero progetto prioritario.</p> <p>In corso e in preparazione per Via Egnatia e Via Pathe e per Sofia-Kulata</p> |
| <p>8. Collegamento multimodale Portogallo/Spagna-resto dell'Europa</p> | | | | | | | | <p>3,7 Mrd EUR già stanziati per l'intero progetto prioritario.</p> <p>In corso e in preparazione per le autostrade portoghesi e spagnole e per la ferrovia Coruna-Lisboa-Sines.</p> |

¹³

Lavori rimanenti

| | | | | | | | | |
|--|--------------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|------------------|---------------------------------|---|
| <u>9. Collegamento ferroviario convenzionale Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer (ultimato nel 2001)</u> | | | | | | | | |
| <u>10. Aeroporto di Malpensa (ultimato nel 2001)</u> | | | | | | | | |
| <u>11. Collegamento ferroviario/stradale fisso tra Danimarca e Germania (ultimato nel 2001)</u> | | | | | | | | |
| 12. Asse ferroviario/stradale del triangolo nordico - Kerava-Vainikkala - (Russia) – potenziamento ferrovie - gallerie ferroviarie di Malmö e Stockholm | FIN S | 2003 2004 | 2006 2011 | 591 2000 | O/ W P/W | d.c. d.c. | 31 Mio EUR da TEN 2003-2006 | 1,2 Mrd EUR già stanziati per l'intero progetto prioritario. Possibile partecipazione al potenziamento della ferrovia Kerava-Vainikkala. In corso e in preparazione per la galleria urbana di Malmö |
| 13. Collegamento stradale Regno Unito/Irlanda/Benelux - strada Felixtowe-Holyhead/Stranraer – (costruzione o miglioramento) | UK | 1996 | 2010 | 1349 | O/W | d.c. | 5,8 Mio EUR da TEN 2003-2006 | 119 Mio EUR stanziati e 600 Mio EUR imminenti per l'intero progetto prioritario. Sezioni in corso e in preparazione per le componenti stradali nel Regno Unito e in Irlanda. |

| | | | | | | | | |
|--|------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|------------------|------------------------------|---|
| 14. Asse principale della costa occidentale | | | | | | | | 600 Mio EUR stanziati per l'intero progetto prioritario. Non si prevedono altre partecipazioni a breve termine. |
| 16. Asse ferroviario trasporto merci Sines-Madrid-Paris | | | | | | | | Nessuna partecipazione per il momento |
| 17. Asse ferroviario Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava - München-Mühldorf-Salzburg – potenziamento ferrovia - Wien – Bratislava – potenziamento ferrovia | D-A A-SK | 2002 2004 | 2015 2010 | 898 134 | O/W P/W | d.c. d.c. | 4 Mio EUR da TEN 2003-2006 | Non partecipa ai lavori in corso. Possibile partecipazione a più lungo termine. |
| 18. Asse fluviale Rhine/Meuse-Main-Danube - Wien-Bratislava - Rhine-Meuse, compresa la chiusa di Lanaye | A-SK NL-B | 2006 2005 | 2015 2019 | 180 504 | P/W P/W | d.c. d.c. | 5,6 Mio EUR da TEN 2003-2006 | Nessuna partecipazione per il momento. |
| 19. Interoperabilità assi ad alta velocità nella penisola iberica - Corredor Norte - Noroeste, compreso Vigo-Porto | E-P | 2001 | 2010 | 8736 | O/W | d.c. | Possibili FC e FERS | Prevista consistente partecipazione a breve termine AVE Cordoba-Malaga e AVE Levante. Non partecipa attuali lavori Vigo-Porto (n.b. non intrapresi dal GIF). |

| | | | | | | | | |
|---|-------|------|------|------|-----|---------------------------------------|--------------------------------------|---|
| 20. Asse ferroviario Fehmarn Belt | | | | | | | | Nessuna partecipazione per il momento. |
| 21. Autostrade del mare ¹⁴ | | | | | | | | |
| - Autostrada del Mar Baltico | EU | 2004 | 2010 | d.c. | P/W | In funzione della decisione finale CE | | 1,8 Mrd EUR stanziati per progetti portuali UE nelle quattro regioni. |
| - Autostrada del mare in Europa occidentale | EU | 2004 | 2010 | d.c. | P/W | | | Ulteriore partecipazione possibile. |
| - Autostrada del mare in Europa sud-orientale | EU | 2004 | 2010 | d.c. | P/W | | | |
| - Autostrada del mare in Europa sud-occidentale | EU | 2004 | 2010 | d.c. | P/W | | | |
| 22. Asse ferroviario Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg/Dresden | | | | | | | | |
| - Budapest-Sopron-Wien- Potenziamento ferroviario | A-HU | 2004 | 2010 | 1318 | P/W | d.c. | | 90 Mio EUR stanziati per l'intero progetto prioritario. In corso e in preparazione per il ponte sul Danubio. Possibile per le sezioni ceche, ungheresi e rumene. |
| 23. Asse ferroviario Gdansk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien | | | | | | | | |
| - Katowice-Breclav – Potenziamento ferroviario | PL-CZ | 2004 | 2010 | 731 | P/W | d.c. | Possibile FC o FERS | 240 Mio EUR stanziati per l'intero progetto prioritario. |
| - Katowice-Zilina-Nove Mesto n. V. – Potenziamento ferroviario | PL-SK | 2002 | 2010 | 1331 | O/W | d.c. | Possibile 49 Mio EUR da FC 2004-2006 | In corso e in preparazione per le piccole sezioni. Altre possibilità. |

¹⁴

La Commissione può fornire un sostegno agli Stati membri che intendono organizzare la loro cooperazione (ad esempio, mediante seminari).

| | | | | | | | | |
|--|------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|-------------|--|--|
| <p>24. Asse ferroviario Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen</p> <p>- Dijon - Mulhouse-Mülheim – Nuova ferrovia</p> <p>- Basel – Karlsruhe – Nuova ferrovia</p> <p>- "Iron Rhine": Rheidt – Antwerp – Potenziamento ferroviario</p> | <p>F-D</p> <p>CH-D</p> <p>B-NL</p> | <p>2006</p> <p>1987</p> <p>2004</p> | <p>2010</p> <p>2015</p> <p>2010</p> | <p>2080</p> <p>4235</p> <p>550</p> | <p>P/W</p> <p>O/W</p> <p>P/W</p> | <p>d.c.</p> | <p>7,5 Mio EUR nel 2003</p> <p>77 Mio EUR da TEN 2003-2006</p> | <p>Nessuna partecipazione per il momento..</p> <p>Possibile partecipazione futura.</p> |
| <p>25. Asse autostradale Gdansk-Brno/Bratislava-Wien</p> <p>- Brno-Wien</p> | <p>CZ-A</p> | <p>2005</p> | <p>2010</p> | <p>479</p> | <p>P/W</p> | | | <p>173 Mio EUR stanziati per l'intero progetto prioritario.</p> <p>In corso e in preparazione per le piccole sezioni. Altre possibilità.</p> |
| <p>26. Asse ferroviario/stradale Irlanda/Regno Unito/Europa continentale</p> <p>- Cork-Dublin-Belfast – Potenziamento ferroviario</p> <p>- Crewe - Holyhead - Potenziamento ferroviario</p> | <p>IRL-UK</p> <p>UK</p> | <p>2003</p> <p>2005</p> | <p>2010</p> <p>2008</p> | <p>469</p> <p>120</p> | <p>P/W</p> <p>P/W</p> | <p>d.c.</p> | <p>Possibile FERS</p> <p>Possibile FERS</p> | <p>Nessuna partecipazione per il momento.</p> <p>Possibile partecipazione futura.</p> |
| <p>27. Asse "Rail Baltica" Varsavia-Kaunas-Riga-Tallinn</p> | <p>r</p> | | | | | | | <p>Nessuna partecipazione per il momento.</p> |
| <p>28. "Eurocaprail" sull'asse ferroviario Bruxelles-Lussemburgo-Strasburgo</p> | | | | | | | | <p>Nessuna partecipazione per il momento.</p> |

| | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 29. Asse ferroviario del corridoio intermodale Ionio/Adriatico | | | | | | | | Nessuna partecipazione per il momento. |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|

| | | | | | | | | |
|---|----|------|------|------|-----|--|--|--------------------------|
| 15. Galileo - Fase di sviluppo e diffusione | EU | 2002 | 2007 | 3200 | O/W | 1100 Mio EUR dal settore privato ¹⁵ 550 Mio EUR da ESA | 550 Mio EUR da TEN 2001-2006 200 Mio EUR da TEN in programma fino al 2006 | Possibile partecipazione |
|---|----|------|------|------|-----|--|--|--------------------------|

¹⁵

Ciò dipenderà dall'esito della richiesta di concessione che dovrà essere negoziata dall'impresa comune Galileo.

Reti dell'energia

| Segmenti transfrontalieri maturi dei progetti prioritari TEN-T ¹⁶ (i <u>progetti sottolineati</u> saranno ultimati entro dic. 2007) | Paese | Inizio | Fine | Costo ¹⁷ | Fase ¹⁸ | Sinergie con i finanziamenti comunitari fino al 2006 ¹⁹ | Sinergie con la BEI fino al 2010 |
|--|-------|--------|------|---------------------|--------------------|--|--|
| Elettricità | | | | | | | |
| EL 1. Francia — Belgio — Paesi Bassi — Germania: potenziamento della rete elettrica per ovviare alla congestione del flusso di elettricità dal Benelux. - linea Avelin-Avelgem - linea Moulaine-Aubange | FR-BE | 2003 | 2005 | 13 | P/W | | Commento generale: questa categoria di progetti può beneficiare dei finanziamenti BEI disponibili per le TEN - energia (credito annuo stimato in 500-1000 Mio EUR) |
| | FR-BE | 2005 | 2007 | 30 | P/W | | |
| EL 2. Confini dell'Italia con Francia, Austria, Slovenia e Svizzera: aumento delle capacità di interconnessione elettrica. - linea Robbia – St.Fiorano - installazione di un variatore | CH-IT | 2003 | 2005 | 25 | P/W | | |
| | IT-SI | 2004 | 2005 | 40 | P/W | | |

¹⁶ Secondo la definizione del Decisione 1229/2003/EC.

¹⁷ Costo totale del segmento, compresi gli studi. In Mio EUR , prezzi 2003l.

¹⁸ O = in corso; P= inizio prima di dic. 2006; S= studi tecnici complessi; W= lavori

¹⁹ The Commission has proposed to increase the TEN budget contribution up to 30% of the grant intensity rate per cross-border sections. For projects involving EU15, TEN grants are those planned within the current Multiannual Indicative Programme (MIP) framework (decision 19/09/2001) or those allocated in 2003 outside the MIP. FC= Cohesion Fund; FERS= European Regional Development Fund.

| | | | | | | | |
|--|---------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------|--|--|
| <p>EL 3. Francia — Spagna — Portogallo: aumento delle capacità di interconnessione elettrica tra questi paesi e per la penisola iberica; sviluppo della rete nelle regioni insulari.</p> <p>- linea Sentmenat – Bescano – Baixas</p> <p>- linea Aldeadávila – Douro- Valdigem</p> | <p>ES-FR</p> <p>ES-PT</p> | <p>2004</p> <p>2006</p> | <p>2006</p> <p>2008</p> | <p>100</p> <p>11</p> | <p>P/W</p> <p>P/W</p> | | |
| <p>EL 4. Grecia — paesi dei Balcani — sistema UCTE:</p> <p>Sviluppo dell'infrastruttura elettrica per collegare la Grecia al sistema UCTE.</p> <p>- linea Philippi – Hamidabad</p> | <p>GR-TR</p> | <p>2004</p> | <p>2006</p> | <p>50</p> | <p>P/W</p> | | <p>Sostegno ai criteri UCTE di più ampia portata</p> |
| <p>EL 5. Regno Unito — Europa continentale e Europa settentrionale:</p> <p>Creazione/aumento delle capacità di interconnessione elettrica; eventuale integrazione dell'energia eolica prodotta in mare.</p> <p>- cavo sottomarino</p> | <p>NL-UK</p> | <p>2004</p> | <p>2006</p> | <p>480</p> | <p>P/W</p> | | |

| | | | | | | | |
|---|-------------|------|------|------|-----|--|--|
| <p>EL 7. Danimarca — Germania — anello baltico (comprese Norvegia — Svezia — Finlandia — Danimarca — Germania):</p> <p>Aumento delle capacità di interconnessione elettrica; eventuale integrazione dell'energia eolica prodotta in mare.</p> <p>- cavo sottomarino Skagerak 4</p> <p>- Harku – Espoo (ESTLINK)</p> <p>- Alytus-Elk</p> | DK-NO | 2005 | 2008 | 400 | P/W | | |
| Gas naturale | | | | | | | |
| <p>NG 1. Regno Unito — Europa settentrionale continentale, compresi Paesi Bassi, Danimarca e Germania — (con collegamenti ai paesi della regione del Mar Baltico) — Russia:</p> <p>gasdotti volti a collegare alcune delle fonti principali di gas in Europa, onde migliorare l'interoperabilità delle reti e la sicurezza dell'approvvigionamento</p> <p>- gasdotto North Transgas</p> | RU-DE-NL-UK | 2006 | 2010 | 5000 | P/W | | Contatti con la BEI per la sezione UK-NL |

| | | | | | | | |
|---|-----------------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------|-----------------------|--|---|
| <p>NG 2. Algeria — Spagna — Italia — Francia — Europa settentrionale continentale: costruzione di nuovi gasdotti dall'Algeria verso Spagna, Francia e Italia; aumento della capacità delle reti in Spagna, Italia e Francia e tra questi paesi.</p> <p>- gasdotto Algeria – Spagna – Francia</p> <p>- Algeria – Libia - Italia</p> | <p>DZ-ES- FR DZ-LY-IT</p> | <p>2004</p> <p>2004</p> | <p>2008</p> <p>2008</p> | <p>1500</p> <p>540</p> | <p>P/W</p> <p>P/W</p> | | <p>Valutazione BEI in corso</p> |
| <p>NG 3 . Paesi del Mar Caspio — Medio Oriente — Unione europea:</p> <p>nuove reti di gasdotti verso l'Unione europea da nuove fonti, compresi gasdotti Turchia — Grecia, Grecia — Italia e Turchia — Austria.</p> <p>- Turchia – Grecia – Italia</p> | <p>TR-GR- IT</p> | <p>2004</p> | <p>2010</p> | <p>900</p> | <p>P/W</p> | | <p>Studio di fattibilità necessario</p> |

Reti a banda larga, ricerca, sviluppo e innovazione

| Settore del progetto | Progetti specifici | Inizio | Fine | Costo totale | Sinergie con i finanziamenti comunitari | Sinergie con la BEI |
|---|---|----------|------|---|--|---|
| Banda larga / Divario digitale | Promozione copertura banda larga delle zone isolate e rurali (fibra ottica, rame, senza fili, satellite, ecc.) per la fine del 2005, in linea con le strategie nazionali ²⁰ da pubblicare entro la fine del 2003. Saranno collegate anche le scuole e le unità sanitarie. | 2004 | 2006 | Da determinare in seguito in base alle strategie nazionali per la banda larga | Ammissibile al finanziamento dei Fondi strutturali. 6 Mrd EUR programmati per la società dell'informazione in generale nel periodo 2000-2006 (da rinnovare dopo il riesame intermedio dei FS). Per i criteri e le modalità d'impiego si vedano gli orientamenti sull'uso dei Fondi strutturali per le comunicazioni elettroniche. | <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> I progetti beneficeranno delle dotazioni TCI e Ricerca nel quadro dell'Iniziativa Innovazione 2010, che ammontano in totale a 20 Mrd EUR per il periodo 2004-2006 </div> |
| Comunicazioni mobili e tecnologie connesse | Da sviluppare attraverso la piattaforma tecnologica per le comunicazioni mobili. Due progetti comunitari di R&S sostengono (1) un test-bed distribuito su vasta scala per interoperabilità delle comunicazioni mobili, (2) l'evoluzione degli attuali sistemi mobili al di là dei 3G. | 2004 | 2006 | 800 Mio EUR per R&S | Importo indicativo finanziamento comunitario di 400 Mio EUR per R&S attraverso il 6° PQ, con una controparte equivalente erogata dai partecipanti privati ai progetti di R&S. Di norma, il contributo comunitario all'R&S sulle TCI rappresenta il 5% circa della spesa totale dell'UE in questo settore. I fondi rimanenti sono di provenienza privata (imprese che investono nell'R&S) o pubblica (sostegno dei programmi nazionali di R&S). | |
| Infrastruttura della rete | Potenziamento delle reti di ricerca e di istruzione a 10 | In corso | 2010 | 2,35 Mrd EUR | Importo indicativo finanziamento comunitario 150 Mio EUR | |

²⁰

In occasione del Consiglio europeo del 20 e 21 marzo scorso (punto 38 delle conclusioni), gli Stati membri si sono impegnati a definire strategie nazionali sulla banda larga entro la fine del 2003.

| | | | | | | |
|------------------------------------|--|--|--|--|---|--|
| di ricerca basata sulle TCI | gigabit entro il 2005 e transizione verso le reti terabit. | | | | attraverso il 6° programma quadro di R&S. | |
|------------------------------------|--|--|--|--|---|--|

| | | | | | | |
|---|--|------|------|--|---|--|
| Economia dell'idrogeno | <p>Hypogen - vasto impianto di collaudo per la produzione di idrogeno e elettricità</p> <p>Hycom – creazione in tutta l'Unione di un numero limitato di "comunità dell'idrogeno" utilizzando l'idrogeno come fonte di energia per il riscaldamento e l'elettricità e come carburante per i veicoli</p> | 2004 | 2015 | <p><i>Hypogen</i> 1,3 Mrd EUR</p> <p><i>Hycom</i> 1,5 Mrd EUR</p> <p><i>Calendario</i> 2005-2007 (500 Mio EUR) 2007-2012 (1,5 Mrd EUR) 2013-2015 (800 Mio EUR)</p> | Possibile Programma quadro di ricerca e Fondi strutturali | <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> <p>I progetti beneficeranno delle dotazioni TCI e Ricerca nel quadro dell'Iniziativa Innovazione 2010, che ammontano in totale a 20 Mrd EUR per il periodo 2004-2006</p> </div> |
| Nanoelettronica | Infrastrutture e progetti attualmente definiti con l'industria attraverso la piattaforma tecnologica per la nanoelettronica | 2004 | 2009 | <p>Infrastrutture 2,5 Mrd EUR</p> <p>Progetti R&S 2,8 Mrd EUR</p> | Possibile Programma quadro di ricerca e Fondi strutturali | |
| Laser della prossima generazione | Creazione di una rete di strutture laser nazionali entro il 2010 e di una struttura internazionale entro il 2012 | 2005 | 2012 | Fino a 1,25 Mrd EUR | Possibile Programma quadro di ricerca e Fondi strutturali | |
| GMES (sistema globale per la sorveglianza dell'ambiente e della sicurezza) | Creazione della rete satellitare GMES, con gli impianti e le applicazioni connesse | 2004 | 2013 | <p>2004-2006 900 Mio EUR</p> <p>dal 2007 in poi passa da 300 a 450 Mio EUR p.a.</p> | Possibile Programma quadro di ricerca | |
| Rampa di lancio di Korou | | 2004 | 2005 | 320 Mio EUR | Possibile Programma quadro di ricerca e Fondi strutturali | |
| | | | | | | |

Allegato 2: Una roadmap per la conoscenza e le reti

Entro dicembre 2003

- Semplificazione delle procedure relative agli aiuti di Stato alle PMI, comprese le norme per gli aiuti a R&S (Commissione)
- Avvio di un'azione preparatoria per la ricerca legata alla securizzazione
- Proposte TEN: priorità per le reti di trasporto e norme finanziarie adeguate per le TEN nei settori dei trasporti e dell'energia
- Proposte di modifiche dell'attuale diritto delle società per facilitare le fusioni transfrontaliere
- Proposte di orientamenti per il trattamento dei partenariati pubblico-privato nei conti nazionali
- Attuazione delle strategie nazionali per le reti a banda larga
- Valutazione dei progressi iniziali per il Consiglio europeo di dicembre

Entro marzo 2004

- Accordo politico sui progetti prioritari per le reti di trasporto transeuropee e sulle norme di finanziamento delle TEN nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia
- Adozione finale delle misure ancora in sospeso relative alle norme sulle gare pubbliche d'appalto e sul brevetto comunitario
- Adozione finale del secondo pacchetto ferroviario

Entro giugno 2004

- Adozione finale delle proposte che modificano il sistema per l'Eurobollo
- Accordo sulle proposte relative al trattamento fiscale delle società madri e controllate e delle fusioni
- Adozione finale delle direttive sui servizi d'investimento e sulla trasparenza
- Revisione intermedia dei Fondi strutturali
- Libro verde sulle norme relative agli appalti per i partenariati pubblico-privato
- Proposte della Commissione per un'eventuale struttura armonizzata per i Fondi europei onde assicurare la trasparenza fiscale per le operazioni con capitali di rischio
- La Commissione completerà la prima serie delle Piattaforme tecnologiche europee

Entro dicembre 2004

- Adozione finale dei progetti prioritari per le reti di trasporto transeuropee e delle norme relative al finanziamento delle TEN nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia

AZIONI BEI/FEI NELL'AMBITO DELLA ROADMAP RIGUARDANTE L'INIZIATIVA EUROPEA PER LA CRESCITA

Entro dicembre 2003:

- Approvazione del Piano operativo BEI 2004-2006 (COP), compreso il contributo della BEI all'Iniziativa per la crescita. Avvio formale del TIF, Fondo investimenti TEN. L'iniziativa Innovazione 2010 ricentrata rispetto all'Iniziativa per la crescita

Entro marzo 2004:

- Relazione di avanzamento dell'Iniziativa per la crescita, comprese le misure già prese e le prime operazioni identificate o già in corso (anche in previsione del Consiglio europeo di primavera)
- Il gruppo BEI lancia (con i fondi del programma quadro di ricerca) uno studio di fattibilità per un nuovo tipo di strumento per i capitali di rischio destinato ai centri di eccellenza onde colmare il divario tra la ricerca e gli stadi iniziali dell'investimento. Ciò potrebbe portare alla realizzazione di un'azione pilota a metà del 2004

Entro giugno 2004:

- Revisione intermedia del COP e del contributo BEI all'Iniziativa per la crescita; relazione ai consigli d'amministrazione

Entro dicembre 2004:

- Approvazione del piano operativo BEI 2005-2007, compresi gli eventuali adeguamenti del contributo BEI all'Iniziativa per la crescita

Allegato 3: progetti Quick-start nel settore dei trasporti

