



Banca europea per gli investimenti • Banca europea per gli investimenti • Banca europea per gli investimenti • Banca europea per gli investimenti

Finanziamenti BEI alle reti transeuropee





Banca europea per gli investimenti • Banca europea per gli investimenti • Banca europea per gli investimenti • Banca europea per gli investimenti



Il sostegno della BEI alle RTE

La necessità di garantire la libera circolazione di beni, persone, energia e informazione è alla base degli obiettivi fondamentali dell'Unione europea (UE) in materia di sviluppo e integrazione. Fulcro della politica europea, l'espansione delle reti transeuropee (RTE) di trasporto e di energia resta un obiettivo centrale della Banca europea per gli investimenti (BEI), unitamente ad altre priorità di finanziamento quali il rafforzamento della coesione economica e sociale nell'UE, il sostegno agli obiettivi energetici dell'UE, la creazione di legami con i Paesi partner e la protezione dell'ambiente.

Le reti europee di trasporto

La finalità della politica europea è realizzare una rete integrata di infrastrutture basilari di trasporto, trasformando le reti costruite secondo un'ottica nazionale in un sistema infrastrutturale efficiente e sostenibile su scala europea. Questa rete di autostrade, ferrovie, vie d'acqua, porti e aeroporti servirà a collegare i 27 Stati membri tra loro e con i Paesi europei limitrofi.

La congestione del traffico sulle arterie a lunga percorrenza dell'UE, causata da problemi di capacità, è un fattore di limitazione della mobilità e degli scambi. Ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti è d'importanza fondamentale per ridurre i costi crescenti e contenere l'impatto ambientale dei trasporti, ma la costruzione di nuove e migliori infrastrutture di trasporto resta nondimeno una necessità per consentire lo sviluppo del mercato unico.

Gli Stati membri avranno bisogno d'investimenti ingenti per adeguare le proprie reti infrastrutturali alla crescente necessità di trasporti di un'UE in espansione; ma, di fatto, una sfida impegnativa per il futuro delle reti transeuropee di



trasporto (RTE-T) sarà rappresentata dalla necessità di integrare i sistemi di trasporto carenti della maggior parte dei nuovi Stati membri e dei Paesi in via di adesione. Anche se gli investimenti necessari saranno in gran parte di fonte pubblica, occorre stimolare il settore privato per garantire efficienza e innovazione e ridurre l'onere finanziario a carico dei conti pubblici.

Oltre a questi corridoi prioritari che si collocano nell'area oggetto della politica europea di vicinato, e godranno dunque

dei finanziamenti erogati nell'ambito degli interventi UE a favore dei Paesi terzi, l'Unione ha individuato 30 progetti prioritari rientranti nel complesso delle RTE-T, sui quali si concentrerà il sostegno finanziario stanziato sul bilancio UE. Il fabbisogno di risorse finanziarie di questi progetti e della rete in generale è ben superiore ai contributi UE. È pertanto previsto che la BEI contribuisca, con i suoi prestiti a lungo termine, a colmare il divario di risorse finanziarie e ad accelerare la realizzazione dei lavori che è programmata per il 2020.



Le reti europee di energia

La strategia adottata dall'UE per il settore dell'energia poggia sui seguenti fattori:

- sostenibilità ambientale – ridurre l'impatto negativo della produzione e dei consumi energetici sull'ambiente naturale, in particolare abbattendo le emissioni di CO₂ ma anche con il ricorso generale all'energia pulita;
- competitività degli approvvigionamenti energetici - un concetto essenziale per lo sviluppo economico dell'Unione europea considerato il ruolo centrale svolto dall'energia nell'economia moderna; ed infine
- sicurezza degli approvvigionamenti – promuovere fonti energetiche diversificate attraverso un aumento degli approvvigionamenti interni ed anche riducendo la dipendenza dell'Europa dalle forniture esterne e dal potenziale impatto degli svariati fattori di rischio internazionali che incidono sul mercato energetico.

Le reti transeuropee di energia (RTE-E) rivestono la massima priorità nella politica energetica dell'UE in virtù del loro ruolo fondamentale per la creazione di un mercato interno dell'energia oltre che per diversificare le fonti e garantire il sicuro approvvigionamento energetico nell'Unione.

Il sostegno alle iniziative dell'UE

Nel Trattato di Maastricht del 1992, gli Stati membri dell'UE concordarono sulla necessità di sviluppare le reti transeuropee per accelerare il conseguimento degli obiettivi d'integrazione dell'Unione. Al Consiglio europeo di Essen, nel 1994, fu pertanto compilato un elenco di 14 progetti prioritari, ritenuti d'importanza cruciale per lo sviluppo delle reti di trasporto, e nel 1996 il Parlamento e il Consiglio dell'Unione europea approvarono le linee

guida per l'attuazione di tali progetti. L'elenco è stato poi aggiornato nel 2004 in funzione dell'Azione europea a favore della crescita e agli originari 14 progetti se ne sono aggiunti altri 30 prioritari.

Il ruolo della BEI

La BEI costituisce la principale fonte di finanziamenti bancari per le reti transeuropee nell'Unione e nei Paesi aderenti. Dal 1993, anno in cui le RTE furono inserite nelle politiche UE, al dicembre 2008, la BEI ha firmato prestiti a favore di progetti di RTE per 94,3 miliardi di euro nel settore trasporti e per 12,4 miliardi in quello dell'energia.

Le operazioni della Banca che promuovono, in generale, lo sviluppo delle RTE danno un contributo positivo anche al conseguimento di altri obiettivi europei prioritari. La politica delle RTE continua, infatti, ad agevolare l'integrazione economica e sociale come pure lo sviluppo delle regioni più svantaggiate dell'UE. Nel 2008, il 53% circa dei finanziamenti destinati alle grandi reti europee di trasporto e di energia è stato assorbito dalle aree della convergenza, e la costruzione di infrastrutture di trasporto e di energia, oltre a produrre effetti diretti in queste regioni in via di sviluppo, apporterà prevedibilmente svariati vantaggi indiretti nel lungo termine, in virtù delle sinergie create.

La realizzazione d'infrastrutture di trasporto e di energia «pulite» contribuisce anche agli obiettivi di lungo termine della BEI quali l'energia sostenibile, competitiva e sicura ed anche alla protezione e al miglioramento dell'ambiente. La priorità data al settore ferroviario rispetto a quello stradale per i progetti di trasporto, così come l'importanza prioritaria attribuita a quelli di distribuzione del gas naturale testimoniano l'impegno della Banca a sostegno della politica europea di protezione dell'ambiente naturale e urbano.

La BEI investe in modo massiccio anche in infrastrutture di trasporto e di energia non inserite nelle RTE, dando così un apporto alla crescita e alla creazione di occupazione nelle aree meno avanzate degli Stati membri dell'UE e dei Paesi aderenti e contribuendo a migliorare l'ambiente, in particolare con i finanziamenti a sostegno di infrastrutture di trasporto pubblico urbano. Tra i contratti firmati negli ultimi anni per progetti di trasporto figurano l'ampliamento e ammodernamento di reti tramviarie e metropolitane locali, l'acquisto di materiale rotabile e il riassetto di reti stradali locali, in particolare nei nuovi Stati membri. I progetti recentemente finanziati dalla Banca nel settore energetico comprendono il potenziamento di reti elettriche e l'ammodernamento di centrali di produzione dell'energia per ridurre l'inquinamento.

Il valore aggiunto apportato dalla BEI

La BEI è in grado di apportare un valore aggiunto effettivo ai progetti infrastrutturali di RTE nei settori dei

Lo sviluppo delle RTE si prefigge di creare:

- infrastrutture di alta qualità a sostegno dei collegamenti tra i 27 Stati membri dell'UE e di quelli tra l'UE e i Paesi del vicinato;
- l'interconnessione e l'interoperabilità delle attuali reti nazionali;
- l'accesso alle reti di base, diffondendo i vantaggi delle reti transeuropee all'intero territorio dell'UE.



trasporti e dell'energia, grazie alla sua capacità di:

- mobilitare a condizioni competitive le ingenti risorse necessarie per cofinanziare la costruzione di tali infrastrutture;
- accordare scadenze adeguate ai tempi lunghi di costruzione e di esercizio dei progetti interessati; ed infine
- fornire prodotti finanziari strutturati ad integrazione dei finanziamenti bancari commerciali e delle risorse reperibili sui mercati dei capitali.

Strumenti finanziari innovativi

A partire dal 1993, la BEI ha incrementato le sue operazioni di prestito a favore delle RTE con una serie di strumenti finanziari. Dopo il varo dell'Azione europea a favore della crescita, la Banca si è impegnata ad aumentare la dotazione del suo Strumento di finanziamento per le RTE, stanziando per prestiti prioritari da erogare per progetti di RTE-T entro il 2013 la somma di 75 miliardi di euro, oltre ad uno stanziamento annuale di 0,5-1 miliardo di euro per le RTE-E. L'intenzione è quella di destinare a progetti prioritari la metà circa del totale dei prestiti accordati dalla BEI per le RTE.

Occorre osservare, tuttavia, che una quota consistente dei finanziamenti della Banca a favore delle RTE si indirizza a progetti che devono inserirsi nel complesso delle reti RTE-T ma che non sono inclusi nell'elenco delle RTE prioritarie. Nel 2008, questi progetti hanno assorbito una quota del 31% sul totale dei finanziamenti accordati dalla BEI alle RTE-T.

Tra gli altri strumenti figurano lo Strumento per i finanziamenti strutturati (SFS), che consente di sostenere progetti di qualità creditizia inferiore all'*«investment grade»* e lo Strumento di garanzia del prestito per progetti di

trasporti RTE («LGTT») finalizzato ad agevolare una maggiore partecipazione del settore privato nel finanziamento delle infrastrutture RTE-T (V. riquadri dedicati ai due strumenti).

La Commissione ed il Parlamento europeo hanno sottolineato la necessità di mantenere costante il livello occorrente d'investimenti nelle infrastrutture di trasporto. La partecipazione del settore privato è d'importanza cruciale per far progredire il programma d'investimenti nelle RTE.

La BEI svolge un importante ruolo catalizzatore nel promuovere gli investimenti del settore privato nelle RTE, come dimostra il suo crescente sostegno

ai partenariati pubblico-privato (PPP). Nel periodo 2000-2008, la Banca ha concluso transazioni PPP per un valore medio annuo di 3,5 miliardi di euro (non tutte nel settore dei trasporti).

Il forte sostegno dell'UE alla promozione degli investimenti del settore privato emerge con tutta evidenza dalla prevista creazione di un Centro europeo di competenza in materia di PPP. Insieme alle autorità nazionali e regionali di PPP e alla Commissione europea, la BEI svolge un ruolo attivo in questo organismo, che agevolerà la condivisione di esperienze tra gli enti pubblici europei coinvolti nei PPP e fornirà assistenza pratica al momento della loro creazione.



LGTT

L'LGTT – acronimo inglese per lo Strumento di garanzia del prestito per trasporti RTE – è uno strumento finanziario innovativo creato e sviluppato in via congiunta dalla Commissione europea e dalla BEI allo scopo di agevolare una maggiore partecipazione del settore privato nel finanziamento delle infrastrutture delle reti di trasporto transeuropee elevando significativamente il profilo di rischio dei mutuatari privilegiati.

Il nuovo strumento mira a incentivare il coinvolgimento del settore privato nelle infrastrutture di trasporto europee di base, che spesso si trovano ad affrontare difficoltà nel reperire capitali privati a causa dei rischi afferenti al traffico e alle entrate, soprattutto nella fase operativa iniziale del progetto. L'LGTT rientra nel programma RTE-T dell'UE e nell'Iniziativa Azione per la crescita. Coprirà in parte tali tipi di rischi e di conseguenza migliorerà notevolmente la capacità del progetto a superare le difficoltà legate ai minori introiti dovuti a livelli di traffico inferiori a quelli previsti.

Lo Strumento – migliorando la qualità delle linee di credito privilegiate, e la qualità complessiva dell'operazione – offre risorse d'importanza cruciale a sostegno dei progetti che dipendono dalle entrate derivate dal traffico, aspetto di grande importanza tenuto conto dell'attuale situazione di mercato.

Esso sarà finanziato attraverso un contributo di capitale di 1 miliardo di euro (500 milioni di euro rispettivamente dalla Commissione europea e dalla BEI) ed è finalizzato a sostenere un volume di investimento totale di prestiti privilegiati di 20 miliardi di euro.



I contributi sul bilancio UE per il finanziamento delle RTE

Oltre a beneficiare dei prestiti BEI, le RTE sono finanziate con sovvenzioni comunitarie che comprendono:

- la linea di bilancio RTE (con stanziamenti pluriennali per i grandi progetti e annuali per quelli di dimensione minore) – si tratta di una linea del bilancio UE riservata esclusivamente alla realizzazione di progetti RTE;
- i Fondi strutturali e di coesione – rappresentano lo strumento principale messo in campo dall'UE per sostenere lo sviluppo economico e sociale e le ristrutturazioni negli Stati membri. Questi fondi assorbono oltre un terzo del bilancio dell'UE e sono destinati a finanziare lo sviluppo regionale, anche con progetti d'infrastruttura nei settori dei trasporti e dell'energia.





Interventi della BEI a favore delle reti transeuropee e dei corridoi 1993-2008

- Tracciato delle reti transeuropee prioritarie (RTE)
- Parte di tali RTE che è oggetto di impegni di finanziamento
- Altre infrastrutture e reti finanziate a vantaggio dell'UE
- Corridoi stradali e ferroviari nell'Europa centro-orientale
- Parte di tali corridoi che è oggetto di finanziamenti
- Strada/Ferrovia
- ⚡ Elettricità
- Gas
- ✈ Aeroporto
- Prog. a carattere multiregionale
- ◆ Centro intermodale
- ▼ Porto
- 🚚 Gestione del traffico aereo
- ⚙ Sfruttamento di giacimenti petroliferi e di gas naturale
- 🚛 Sistema di pagamento del pedaggio elettronico pluricorsie
- 🚂 Stazione ferroviaria

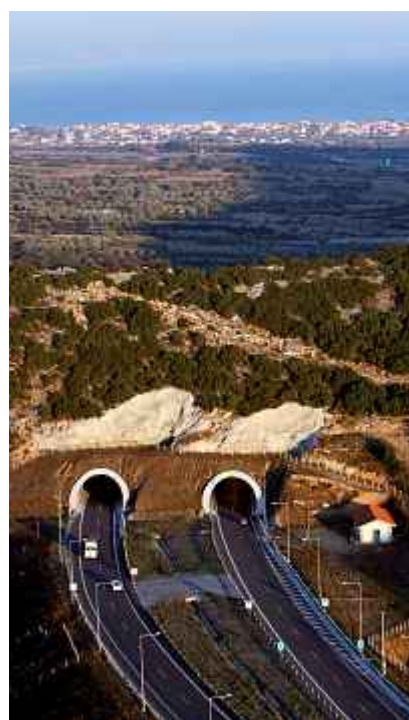


I 30 progetti prioritari di trasporto

1	Linea ad alta velocità/trasporto combinato nord-sud (Berlino-Erfurt-Halle/ Lipsia Norimberga; asse del Brennero Monaco-Verona; ponte sullo stretto di Messina)
2	Linea ad alta velocità PBKAL (Parigi-Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra)
3	Linea ad alta velocità sud (Madrid-Barcellona-Perpignan-Montpellier; Madrid-Vitoria-Dax-Bordeaux-Tours; Lisbona/Porto-Madrid)
4	Linea ad alta velocità est (Parigi-Francia orientale-Germania meridionale compresa Metz-ramo lussemburghese)
5	Ferrovia convenzionale/trasporto combinato: linea Betuwe (Rotterdam-confine tedesco/olandese-Renania/Ruhr)
6	Linea ad alta velocità/trasporto combinato, Francia-Italia-Slovenia-Ungheria (Lione-Torino; Torino-Milano-Venezia-Trieste-Capodistria-Dikava e Lubiana-Budapest)
7	Autostrade greche (Pathe e Via Egnatia), autostrada Sofia-Kulata – confine greco/bulgaro; autostrada Nadlac-Sibiu
8	Collegamento multimodale Portogallo/Spagna
9	Collegamento ferroviario convenzionale Cork-Dublino-Belfast-Larne-Stranraer
10	Aeroporto di Malpensa, Milano
11	Collegamento ferroviario/stradale fisso per l'attraversamento dell'Øresund tra la Danimarca e la Svezia
12	Triangolo nordico ferroviario/stradale
13	Collegamento stradale Irlanda/Regno Unito/Benelux
14	Linea principale (ferroviaria) costa occidentale, Regno Unito
15	Galileo
16	Linea ferroviaria per trasporto merci Sines-Madrid-Parigi
17	Linea ferroviaria Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava
18	Via fluviale interna Reno/Mosella-Meno-Danubio
19	Interoperabilità linee ferroviarie ad alta velocità nella penisola iberica
20	Linea ferroviaria Fehmarn Belt
21	Autostrade del mare
22	Linea ferroviaria Atene-Sofia-Budapest-Vienna-Praga-Norimberga/Dresda
23	Linea ferroviaria Danzica-Varsavia-Brno/Bratislava/Vienna
24	Linea ferroviaria Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa
25	Percorso autostradale Danzica-Brno/Bratislava/Vienna
26	Collegamento ferroviario-stradale Irlanda/Regno Unito/Europa continentale
27	Linea «Rail Baltica» Varsavia-Kaunas-Riga-Tallinn
28	«Eurocaprail» sulla linea ferroviaria Bruxelles-Lussemburgo-Strasburgo
29	Linea ferroviaria del corridoio intermodale Ionio/Adriatico
30	Via fluviale interna Senna-Scheldt

Il costo complessivo delle infrastrutture delle RTE dei trasporti (RTE-T) è stato stimato a circa 900 miliardi di euro (dal 1996 al 2020), di cui circa 500 miliardi devono ancora essere investiti entro il 2020.

Il costo stimato dei soli progetti prioritari RTE-T è leggermente inferiore a 400 miliardi di euro (dal 1996 al 2020) di cui 270 miliardi circa devono ancora essere investiti entro il 2020. Per la maggior parte (21 su 30) essi riguardano il settore ferroviario, ma sono compresi anche progetti nei settori stradale, portuale, vie fluviali interne e aeroportuale.





I progetti prioritari nel settore dell'energia elettrica e del trasporto di gas naturale

Elettricità

1	Francia-Belgio-Paesi Bassi-Germania: potenziamento della rete elettrica per risolvere il problema della congestione dei flussi di energia elettrica nel Benelux.
2	Confini italiani, francesi, austriaci, sloveni e svizzeri: aumento della capacità d'interconnessione elettrica.
3	Francia-Spagna-Portogallo: potenziamento della capacità d'interconnessione tra questi Paesi e alla penisola iberica nel suo insieme; sviluppo della rete nelle regioni insulari.
4	Grecia-Paesi baltici-Sistema UCTE: sviluppo delle infrastrutture elettriche per collegare la Grecia al sistema UCTE e per consentire lo sviluppo del mercato elettrico dell'Europa sudorientale.
5	Regno Unito-Europa continentale e Europa del Nord: creazione/potenziamento della capacità d'interconnessione elettrica con eventuale integrazione dell'energia eolica <i>offshore</i> .
6	Irlanda-Regno Unito: potenziamento della capacità d'interconnessione elettrica con eventuale integrazione dell'energia eolica <i>offshore</i> .
7	Danimarca-Germania-Anello baltico (comprese la Norvegia-Svezia-Finlandia-Danimarca- Germania-Polonia-Stati baltici-Russia): potenziamento della capacità d'interconnessione elettrica con eventuale integrazione dell'energia eolica <i>offshore</i> .
8	Germania-Polonia-Repubblica ceca-Slovacchia-Austria-Ungheria, Slovenia: aumento della capacità d'interconnessione elettrica.
9	Stati membri mediterranei-Anello elettrico mediterraneo: aumento delle capacità d'interconnessione elettrica tra gli Stati membri mediterranei ed il Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Paesi del vicino oriente, Turchia.

Gas naturale

1	Regno Unito-Europa continentale settentrionale, compresi i Paesi Bassi, la Danimarca, la Svezia nonché la Germania-Polonia-Lituania-Lettonia-Estonia-Finlandia-Russia: creazione di gasdotti che collegano alcune delle principali fonti di gas europee attraverso la via <i>offshore</i> dalla Russia all'UE e la via <i>onshore</i> dalla Russia alla Polonia e alla Germania, costruzione di nuovi gasdotti e miglioramento della interoperabilità delle reti nei seguenti Paesi e tra di loro: Germania, Danimarca, Svezia, Polonia, Repubblica ceca, Slovacchia, Germania e Austria.
2	Algeria-Spagna-Italia-Francia-Europa continentale settentrionale: costruzione di nuovi gasdotti tra l'Algeria e la Spagna, la Francia e l'Italia e potenziamento della capacità in rete tra Spagna, Italia e Francia.
3	Paesi del Mar Caspio-Medio Oriente-Unione europea: costruzione di nuove reti di gasdotti verso l'UE a partire da nuove fonti (tra cui i gasdotti Turchia-Grecia, Grecia-Italia, Turchia-Austria e Slovenia-Austria).
4	Terminal di gas naturale liquido (LNG) in Belgio, Francia, Spagna, Portogallo, Italia, Grecia, Cipro e Polonia: diversificazione delle fonti di approvvigionamento e dei punti di accesso, compresi i collegamenti dei terminali di LNG con la rete di trasmissione.
5	Riserva di gas naturale sotterranea in Spagna, Portogallo, Francia, Italia, Grecia e regione del Mar baltico: potenziamento della capacità in Spagna, Francia, Italia, e regione del Mar baltico e costruzione delle prime strutture in Portogallo, Grecia e Lituania.
6	Stati membri mediterranei: anello del gas naturale del Mediterraneo orientale: creazione e potenziamento delle capacità dei gasdotti tra gli Stati membri e la Libia, l'Egitto, la Giordania, la Siria e la Turchia.

Nell'elenco prioritario dei progetti RTE-E figurano vari programmi di trasmissione di energia elettrica e trasporto di gas naturale, che vanno dalla creazione di collegamenti transfrontalieri di linee elettriche alla realizzazione di gasdotti transcontinentali.



SFF

Lo Strumento per i finanziamenti strutturati (SFS) è stato creato nel 2001 con l'obiettivo di generare notevole valore aggiunto con l'apporto di ulteriori risorse destinate ai progetti prioritari attraverso strumenti con un profilo di rischio superiore a quello solitamente accettato dalla Banca. Per ciascuna operazione, il capitale è iscritto alla riserva dello strumento specificatamente assegnata per la quale è stato approvato un portafoglio iniziale di 750 milioni di euro dal Consiglio dei governatori del 2001 ed interamente assegnato tra il 2001 e il 2006.

Nel 2006, il Consiglio dei governatori ha concordato il principio dell'aumento graduale della riserva dello Strumento, qualora necessario, fino ad un importo massimo di 3 750 milioni fino al 2013, per sostenere operazioni su risorse proprie nei Paesi in cui la Banca è autorizzata ad operare. È stato allora immediatamente approvato nel 2006 uno stanziamento aggiuntivo di capitale di 500 milioni di euro, elevando il totale della riserva all'importo attuale di 1 250 milioni di euro.

Nel giugno 2008, il Consiglio dei governatori ha riconosciuto il ruolo centrale dello SFS nell'ambito della ripartizione del rischio, ed ha approvato un aumento di 1,5 miliardi di euro della riserva. Tale incremento è reso necessario per soddisfare le esigenze di capitale della Banca a sostegno delle attività dello Strumento durante il 2009 e 2010. Con l'aumento della riserva resterà disponibile un importo di 1 miliardo di euro per assegnazioni future nell'ambito dello SFS il cui portafoglio ammonta a 3,75 miliardi di euro.

Gli obiettivi strategici stabiliti dalla Banca riguardano la creazione di un ampio programma sostenibile dedicato allo SFS, rendendo siffatte attività una componente principale delle sue operazioni di finanziamento, dando particolare enfasi ai settori altamente prioritari delle RTE, all'i2i, all'energia e alla cooperazione con i Paesi partner. Lo Strumento può tuttavia essere utilizzato anche per altri progetti prioritari ove opportuno, come le PMI. L'accresciuto interesse della BEI allo SFS, a cui è stata abbinata una ristrutturazione organizzativa delle direzioni operative, ha già stimolato un rapido incremento di firme di contratti e la stesura di una lunga lista di progetti in via di approvazione, soprattutto durante il 2007.





Casi illustrativi

NorNed

Questo grande progetto innovativo di RTE prevede la costruzione di un cavo bipolare ibrido di 580 km ad alta tensione in corrente continua (HVCD), il più lungo al mondo, attraversando il Mare del Nord, unendo le città di Eemshaven in Olanda e Fedra in Norvegia, passando in acque danesi e tedesche e collegando le due reti elettriche nazionali. I promotori sono gli olandesi TSO e i norvegesi *Tennet B.V.* e *Statnett S.F.*, uniti in una *joint venture* con investimenti pari a circa 600 milioni di euro, di cui il 50% circa (280 milioni) finanziati dalla BEI.



Attraverso l'interconnessione dei mercati di energia elettrica olandesi e norvegesi, il progetto *NorNed* consentirà la trasmissione e lo scambio di elettricità tra i due Paesi, sfruttando le loro differenze nelle strutture di generazione elettrica e, nel breve termine, renderà possibile il collegamento dei mercati elettrici tra la Scandinavia e l'Europa centro-occidentale.

Il cavo *NorNed* collegherà le reti nazionali di energia elettrica olandese e nordica, attualmente scollegate consentendo in tal modo la continua sicurezza degli approvvigionamenti e l'uso più efficiente delle capacità di generazione in ambedue i Paesi, mediante - ad esempio - l'uso migliore della capacità termica nei Paesi Bassi nelle ore non di punta e delle risorse idriche in Norvegia durante gli anni piovosi.

L'aeroporto di Madrid

Nel dicembre 2003, la BEI ha erogato la *tranche* finale di un prestito complessivo di 1,9 miliardi di euro alla società di Stato *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)*, il più grande gestore aeroportuale del mondo, per l'adeguamento tecnico e l'ampliamento dell'aeroporto Barajas di Madrid. Il progetto, al quale la BEI ha dato il suo contributo fin dall'inizio, nel 1994, ha consentito al grande aeroporto spagnolo di incrementare la sua capacità fino a 60 milioni di passeggeri l'anno e 120 movimenti di aeromobili all'ora.

L'ampliamento di Barajas - il più grande progetto d'infrastruttura aeroportuale d'Europa - ha comportato l'aggiunta di due piste e la costruzione di un terminale all'avanguardia (il terminale 4), progettato da Richard Rogers e inaugurato nel febbraio 2006.

Il progetto riveste un'importanza strategica per le reti transeuropee di trasporto, in quanto soddisfa l'esigenza di crescenti volumi di smistamento di traffico propria di un grande aeroporto europeo e si presta anche a svolgere il ruolo di *hub* per le destinazioni latino-americane.



Treno ad alta velocità in Spagna

Nella penisola iberica, la Banca continua ad essere impegnata nella realizzazione di un sistema ferroviario ad alta velocità interoperativo, che rientra tra i progetti prioritari RTE dei trasporti. Nel 2002, la BEI ha approvato un prestito di circa 2,5 miliardi di euro destinato alla costruzione delle infrastrutture ferroviarie per l'alta velocità tra Madrid, Barcellona e Figueres. La nuova linea, lunga complessivamente 855 km comprende anche circonvallazioni o passanti, tunnel ed altri collegamenti. La linea ad alta velocità Madrid-Barcellona è stata aperta al traffico nel 2007 pur



operando ad alta velocità solo nel febbraio 2008. Si tratta del principale corridoio di trasporto passeggeri spagnolo, l'alta velocità assorbe attualmente il 36% del traffico del corridoio e il bacino di utenza continua a salire. Sono in fase di costruzione le linee Barcellona-Figueras e il proseguimento della tratta Figueras-Perpignan (Francia). Nel 2004, la BEI ha approvato un prestito da 1 miliardo di euro per la costruzione dell'alta velocità Cordoba-Malaga, per il proseguimento della linea Madrid-Siviglia tra Cordoba e Malaga, che è diventata operativa alla fine del 2007. Nel 2006, la BEI ha approvato un prestito a favore dell'alta velocità Madrid-Valladolid, aperta al traffico a fine 2007 interessando diversi tunnel e viadotti (tra cui il più lungo in Spagna, riguardante l'alta velocità, quello di Guadarrama di 28,4 km). Il progetto sarà ampliato e interesserà anche una tratta verso la Galizia (e probabilmente verso il sud vicino al confine portoghese), e successivamente una seconda tratta, in direzione nord verso le Asturie, Santander e il Paese basco.

È in fase d'istruttoria alla Banca il progetto riguardante la costruzione di una linea ad alta velocità di 363 km tra Madrid e Valencia con un prestito di 1,3 miliardi di euro. A parte la realizzazione di diverse opere imponenti quali tunnel e viadotti, esso ha portato anche alla scoperta del più grande sito fossile preistorico spagnolo «*lo Hueco*», che è tra i maggiori siti cretacei fossili d'Europa.

Tutti i progetti sopra elencati contribuiranno in modo significativo ad incrementare il bacino di utenza ferroviaria rispetto a quello stradale e aereo, con impatti positivi sull'ambiente in termini di consumi energetici e emissioni nocive.

Autostrada E18 in Finlandia

La BEI ha firmato, nell'ottobre del 2005, un prestito riguardante un partenariato pubblico-privato (PPP) di 153 milioni di euro per la costruzione e l'esercizio di un nuovo tratto di 51,4 km dell'autostrada E18 tra Muurla e Lohja (Finlandia sudoccidentale). Rientrano nel progetto la costruzione di otto svincoli autostradali, sette tunnel e quarantanove ponti.



Il finanziamento del progetto, da parte della Banca, favorirà l'innalzamento del livello generale degli standard autostradali e delle infrastrutture di trasporto in tale parte del Paese, a vantaggio delle aeree in cui il ritmo di sviluppo è maggiormente elevato, sostenendo inoltre molti centri di crescita. Il progetto agevererà altresì notevolmente la riduzione dei tempi di percorrenza, migliorando l'accessibilità, la capacità e la sicurezza.

Il progetto fa parte del triangolo nordico, una RTE di trasporto selezionata dall'UE come prioritaria che costituisce un corridoio di trasporto multimodale d'importanza strategica in quanto collega tra loro le capitali dei Paesi nordici, migliorando i collegamenti verso l'Europa centrale e la Russia.



Ampliamento del Porto di Rotterdam

Nel 2008, la BEI ha firmato la prima *tranche* di un prestito complessivo di 900 milioni di euro riguardante la costruzione di un vasto ampliamento del Porto di Rotterdam, il più grande d'Europa per la movimentazione di carico merci e di container, e principale porta d'accesso import-export delle industrie del bacino del Reno.

La prima fase del progetto «*Maasvlakte II*» riguarda la costruzione di dighe esterne e d'infrastrutture interne di base, tra cui 2,2 km di nuove banchine e di 1 km di banchine dedicate al traffico *feeder* e fluviale. Il progetto, che necessiterà della bonifica di circa 675 ettari di terreno, consentirà la costruzione di ulteriori 400 ettari di bacini portuali.

Il Porto di Rotterdam rientra nella categoria A delle reti transeuropee dei porti marini e svolge un ruolo primordiale nel trasporto marittimo internazionale. Il progetto ampliarà la sua capacità favorendo la sua futura crescita, soprattutto nel traffico container e petrolchimico, e migliorerà i collegamenti nel settore dei trasporti nell'UE e tra l'UE e il resto del mondo.



Autostrada portoghese IP4 Amarante – Vila Real

Nel maggio 2008, la BEI ha firmato la prima operazione nell'ambito dello Strumento LGTT relativa all'autostrada portoghese IP4 Amarante-Vila Real. Il progetto riguarda la realizzazione di cinque principali snodi dell'attuale rete, 27 nuove grandi infrastrutture e l'ampliamento di tre strutture esistenti.

Rientrano nell'opera migliorie al collegamento stradale A4/IP4 tra Amarante (Geraldès) e Vila Real (Parada de Cunhos) su 29,8 km nell'ambito di una concessione trentennale (dalla data di firma) riguardante la progettazione, costruzione, finanziamento, gestione e manutenzione. Il progetto comprende:

- l'allargamento dell'attuale asse stradale a standard autostradale tra gli snodi di Geraldès e Padronelo su 4,2 km con due carreggiate a due corsie,
- la costruzione di un nuovo allineamento di 25,6 km tra Padronelo e Parada de Cunhos a standard autostradale con due carreggiate a due corsie, ed infine
- la costruzione del Tunnel di Marão (5,7 km).

Il progetto, ubicato nell'area dei principali scambi autostradali che collegano la penisola iberica con il resto d'Europa, fa parte di un corridoio prioritario delle RTE-T. La BEI ha offerto due prodotti al concessionario: a) un prestito da 180 milioni di euro a valere sullo Strumento SFS e b) una garanzia su prestito da 20 milioni di euro sullo Strumento «LGTT». È bene ricordare che il progetto IP4 è il primo a beneficiare dell'LGTT.



Le opzioni di finanziamento offerte dalla BEI

La BEI non finanzia la totalità dei costi d'investimento di un progetto, lo scopo essendo quello di far leva sulle ottime condizioni offerte dalla Banca per attirare altre valide fonti di risorse finanziarie. Il contributo della BEI non supera di norma il 50% dei costi complessivi dell'investimento, ma nel caso di progetti transeuropei di trasporto questa percentuale, in casi eccezionali, può salire fino al 75%. Il fatto di limitare l'intervento della BEI al 50% induce il debitore ad attivarsi per stabilire rapporti con altre istituzioni finanziarie e bancarie, e a elaborare un piano di finanziamento più dinamico e diversificato.

I prestiti della BEI possono essere accordati per integrare gli aiuti sul bilancio nazionale e regionale nonché le sovvenzioni dell'UE attraverso lo strumento ad esempio dei Fondi strutturali, in funzione della finalità e della natura di ogni singolo progetto.

In linea generale, i principali strumenti di finanziamento di cui la BEI dispone per le RTE sono due:

- i mutui individuali per i programmi d'investimento in conto capitale o per progetti di costo superiore a 25 milioni di euro, che s'inseriscono nel contesto di opere infrastrutturali su vasta scala, quali le RTE;
- una serie di fondi d'investimento infrastrutturali nei quali la BEI partecipa che intervengono nei progetti di PPP per le RTE assumendo partecipazioni nel capitale. Dal 2005, la Banca ha sottoscritto tre di questi fondi (*Emerging Europe Convergence Fund*; *Dexia Southern EU Infrastructure Fund*; e *Dutch/Northern EU Infrastructure Fund*), e molti altri sono in allestimento.

I mutuatari della BEI

Le controparti della BEI per i progetti RTE possono essere amministrazioni pubbliche od organismi privati, ivi comprese le società veicolari private, come pure banche e istituzioni finanziarie. Le amministrazioni locali (ad es. amministrazioni regionali, comunali, cittadine) assumono crescente importanza come partner per progetti infrastrutturali di trasporto e di energia di piccola dimensione.





La nuova politica di finanziamento della BEI nel settore dei trasporti

Il 27 settembre 2007, la BEI ha revisionato la propria politica di finanziamento nel settore dei trasporti, conseguentemente all'adozione del Piano di azione per la politica energetica da parte del Consiglio europeo nel marzo 2007. La Banca ha integrato le nuove decisioni nella propria politica energetica elaborando un documento intitolato «Energia pulita per l'Europa: il contributo rafforzato da parte della BEI», che è stato approvato dal Consiglio dei governatori nel giugno 2007. Il Consiglio dei ministri dei trasporti ha concordato nel giugno 2007 la necessità di sviluppare una strategia energetica europea nel settore dei trasporti.

Il nuovo documento di politica di finanziamento nei trasporti della BEI definisce i principi fondamentali e i criteri di selezione destinati a rafforzare il contributo della Banca nel settore, tenendo conto in particolare delle considerazioni riguardanti il cambiamento climatico. Il documento integra anche una nota contestuale sul «Riscaldamento globale e i trasporti».

Alcuni principi fondamentali contenuti nel documento sono i seguenti:

La mobilità è essenziale per la libera circolazione delle persone e per la crescita economica. In tale contesto, la BEI porterà avanti un approccio che sia il modo più efficiente, più economico e più sostenibile per soddisfare la domanda nei trasporti. Ciò implica la messa in atto di un insieme di soluzioni, che interessano tutte le modalità di trasporto, attentamente programmate per controllare gli effetti negativi di tale settore sull'ambiente.

La BEI continuerà con deciso impegno a finanziare le RTE. La tipologia, la durata e il ruolo essenziale di tali investimenti nel raggiungimento di un sistema di trasporto comunitario efficiente e coeso, continuano a renderli la colonna portante degli investimenti nel settore dei trasporti nell'UE e fondamentali al funzionamento del mercato interno. Il rapporto tra l'ammontare di capitale per le infrastrutture e le emissioni di gas a effetto serra è complesso, ma di per sé non mette in dubbio il continuo impegno dell'UE nei confronti delle RTE.

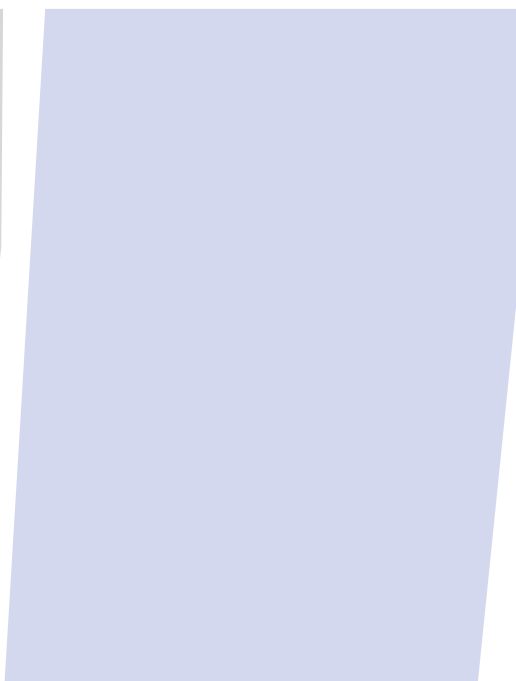
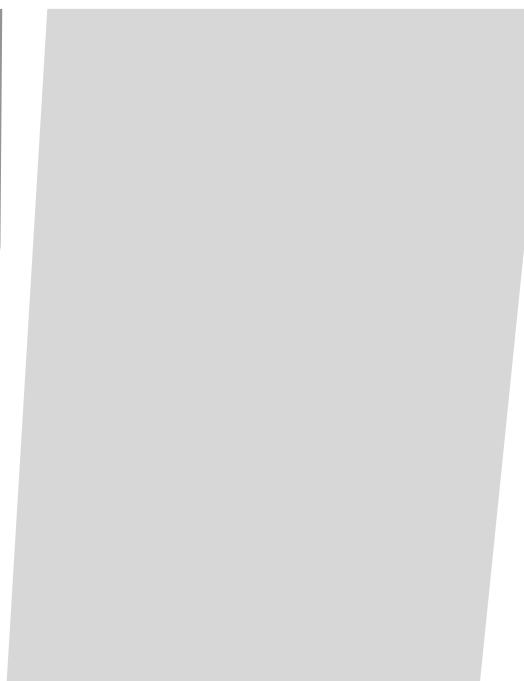
La BEI continuerà a sostenere tutti i modi di trasporto, sebbene i finanziamenti alle ferrovie, vie fluviali interne e ai progetti marittimi (in particolare le autostrade del mare) continueranno ad essere una priorità per l'importanza che rivestono nella riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per unità di trasporto. Lo stesso è vero per quanto riguarda il trasporto urbano e gli *hub* intermodali.

I progetti concernenti le strade e gli aeroporti, per ottenere finanziamenti, devono dimostrare un alto valore economico e i sostegni si concentreranno negli aspetti quali il potenziamento della sicurezza, dell'efficienza e la riduzione dell'impatto ambientale.

Nei settori dei trasporti ferroviari, marittimi e urbani i finanziamenti per l'acquisto dei veicoli seguono di pari passo gli obiettivi riguardanti il cambiamento climatico. L'acquisto di aeromobili sarà finanziato solo in via eccezionale, laddove è possibile dimostrare un altissimo valore aggiunto, come nei casi dei collegamenti con le regioni della convergenza, nel caso in cui il trasporto aereo è fondamentale per assicurare l'integrità territoriale dell'UE e vi è un potenziamento dell'efficienza dei combustibili.

Particolare rilievo sarà accordato alle attività di RSI delle industrie di produzione dei veicoli, a prescindere dal settore, con un interesse precipuo rivolto ad aspetti quali l'efficienza energetica, la riduzione delle emissioni e il potenziamento della sicurezza.





Banca europea per gli investimenti • Banca europea per gli investimenti • Banca europea per gli investimenti • Banca europea per gli investimenti

Contatti

Per le informazioni generali si prega di contattare:

Infodesk

Dipartimento Comunicazione

☎ (+352) 43 79 - 22000

☎ (+352) 43 79 - 62000

✉ info@bei.org

Per richieste stampa si prega di rivolgersi a:

Segretariato dell'Ufficio Stampa

Dipartimento Comunicazione

☎ (+352) 43 79 - 21 57

☎ (+352) 43 79 - 31 89

✉ press@bei.org

Banca europea per gli investimenti

98-100, boulevard Konrad Adenauer

L-2950 Lussemburgo

☎ (+352) 43 79 - 1

☎ (+352) 43 77 04

www.bei.org – info@bei.org

