



Banca europea per gli investimenti



## I finanziamenti della BEI alle reti transeuropee





Finanziamenti BEI alle reti transeuropee • Finanziamenti BEI alle reti transeuropee • Finanziamenti BEI alle reti transeuropee • Finanziamenti BEI a

## Il sostegno della BEI alle RTE

**L**a 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, che 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, la creazione di legami con i Paesi partner e la protezione dell'ambiente.

### Le reti europee di trasporto

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 25 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 per lo più 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 dun-

que 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 dovrebbero concludersi nel 2020.

### Le reti europee di energia

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

- ⇒ affrontare i problemi legati all'efficienza energetica;
- ⇒ rafforzare i collegamenti con le reti energetiche esistenti nei Paesi partner dell'Europa;





- ⇒ agevolare la crescita di un mercato interno dell'energia nell'UE;
- ⇒ agire da catalizzatore nella fornitura di fonti di energia rinnovabili.

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 l'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.

### L'Azione europea a favore della crescita

L'Azione europea a favore della crescita è stata approvata nel dicembre 2003 in vista dell'allargamento dell'UE, che nel maggio 2004 avrebbe accolto dieci nuovi Stati membri, otto dei quali appartenenti all'Europa centrale e orientale. L'iniziativa si propone due obiettivi fondamentali: il primo è quello di produrre un effetto catalizzatore per le riforme strutturali, la crescita, la creazione di occupazione e la promozione di un'economia europea innovativa e basata sulla conoscenza,

#### Lo sviluppo delle RTE è finalizzato a realizzare:

- ⇒ infrastrutture di alta qualità a sostegno dei collegamenti tra i 25 Stati membri dell'UE e per la connessione tra questa e i Paesi oggetto della politica europea di vicinato;
- ⇒ l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali esistenti;
- ⇒ l'accesso alle reti principali, per diffondere i vantaggi delle reti transeuropee su tutto il territorio dell'UE.



come indicato dalla strategia di Lisbona del marzo 2000; il secondo è dare slancio alla politica a favore delle RTE.

Oltre a coordinare gli strumenti finanziari, vecchi e nuovi, che la Comunità mette a disposizione delle RTE e ad introdurre misure normative e amministrative per stimolare gli investimenti, l'Azione europea a favore della crescita ha stabilito la necessità di accelerare gli investimenti per determinati progetti, individuati in funzione dei seguenti fattori:

- ⇒ grado di maturità;
- ⇒ dimensione transfrontaliera;
- ⇒ impatto su crescita e innovazione;
- ⇒ vantaggi per l'ambiente.

### 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 2005, la BEI ha firmato prestiti a favore di progetti di RTE per 69,3 miliardi di euro nel settore trasporti e per 9,1 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 eco-

## Interventi della BEI a favore delle reti transeuropee e corridoi

- Tracciato delle reti transeuropee prioritarie (RTE)
- Parte di tali RTE che è oggetto di impegni di finanziamento
- Altre infrastrutture e reti d'interesse europeo finanziate
- Corridoi stradali e ferroviari nell'Europa centrale ed orientale
- Parte di tali corridoi che è oggetto di finanziamenti
- Strada/Ferrovia
- ⚡ Elettricità
- ⚙ Gas
- ✈ Aeroporto
- Progetto a carattere multiregionale
- ◆ Centro intermodale
- ▼ Porto
- ✈ Gestione del traffico aereo
- ⚙ Sfruttamento di giacimenti petroliferi e di gas naturale
- ⚙ Sistema di pagamento pedaggio elettronico pluriorste





### 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 previsto dei 30 progetti prioritari RTE-T è di 600 miliardi di euro. Per la maggior parte (21 su 30) essi riguardano il settore ferroviario, ma sono compresi anche progetti nei settori stradale, portuale e aeroportuale.**



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.



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

#### Elettricità

1	Potenziamento della rete elettrica tra la Francia, il Belgio, i Paesi Bassi e la Germania per risolvere il problema della congestione dei flussi di energia elettrica nel Benelux.
2	Aumento della capacità d'interconnessione elettrica tra i confini italiani, francesi, austriaci, sloveni e svizzeri.
3	Potenziamento della capacità d'interconnessione tra Francia, Spagna e Portogallo e nella penisola iberica nel suo insieme; sviluppo della rete nelle regioni insulari.
4	Sviluppo delle infrastrutture elettriche per collegare la Grecia al sistema UCTE (Grecia-Paesi balcanici-sistema UCTE).
5	Creazione/potenziamento della capacità d'interconnessione con eventuale integrazione dell'energia eolica <i>offshore</i> tra il Regno Unito, l'Europa continentale e l'Europa del Nord.
6	Potenziamento della capacità d'interconnessione con eventuale integrazione dell'energia eolica <i>offshore</i> tra la Danimarca, la Germania e le regioni baltiche (incluse Norvegia, Svezia, Finlandia, Danimarca e Germania).

#### Gas naturale

1	Creazione di gasdotti che collegano alcune delle principali fonti di gas europee, miglioramento della interoperabilità delle reti e potenziamento della sicurezza di approvvigionamento tra Regno Unito e Europa continentale settentrionale, compresi i Paesi Bassi, la Danimarca, la Germania (con connessioni verso i Paesi baltici) e la Russia.
2	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 (Algeria-Spagna-Italia-Francia-Europa continentale settentrionale).
3	Costruzione di nuove reti di gasdotti verso l'UE a partire da nuove fonti (tra cui i gasdotti Turchia-Grecia, Grecia-Italia, Turchia-Austria) per i collegamenti tra Paesi del Mar Caspio-Medio Oriente-Unione europea.

### 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** – i fondi strutturali e di coesione rappresentano lo strumento principale messo in campo dall'UE per sostenere lo sviluppo sociale ed economico 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.



nomica e sociale come pure lo sviluppo delle regioni più svantaggiate dell'UE. Nel 2005, il 61% circa dei finanziamenti destinati alle grandi reti europee di trasporto e di energia è stato assorbito dalle aree regionali assistite, 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 alla protezione e al miglioramento dell'ambiente – un obiettivo di lungo termine della BEI. 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 nel 2005 per progetti di trasporto figurano l'ampliamento e ammodernamento di reti tranviarie e metropolitane locali, l'acquisto di materiale rotabile e il riassetto di reti stradali locali, in particolare nei nuovi Stati membri. I progetti finanziati dalla Banca nel 2005 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 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;
- ⇒ fornire prodotti finanziari strutturati ad integrazione dei finanziamenti bancari commerciali e delle risorse reperibili sui mercati dei capitali.

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 2005, questi progetti hanno assorbito una quota del 41% 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*».

La Commissione e 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 2000-2005, la Banca ha concluso transazioni PPP per un valore medio annuo di 2 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. La BEI avrà un ruolo attivo in questo organismo, che agevolerà la condivisione di esperienze tra gli enti pubblici europei coinvolti nei PPP e fornirà assistenza pratica in sede di creazione di PPP.

Il previsto Fondo di garanzia UE per le RTE costituisce un intervento essenziale per l'espansione dei finanziamenti a favore delle RTE, in quanto supporta la finanziabilità dei relativi progetti innalzando la qualità creditizia dei crediti privilegiati e garantendo linee di credito *stand-by* alle quali attingere in caso di introiti inferiori al previsto nei primi anni di esercizio dell'infrastruttura (rischio relativo al periodo di primo avviamento del traffico – *ramp-up traffic risk*).

## Il gasdotto d'interconnessione tra Turchia e Grecia

Firmato nel febbraio 2006, il prestito per 22 milioni di euro accordato dalla BEI alla *Public Gas Corporation of Greece (DEPA)* ha contribuito alla realizzazione e gestione di un gasdotto lungo 85 km che collegherà le rispettive reti nazionali di gasdotti di Grecia e Turchia tra Komofini, in Grecia, e Kipi sul confine greco-turco.

Il gasdotto, che gode della designazione di progetto RTE-E prioritario di comune interesse europeo, consentirà di importare gas naturale dalla Turchia e da altre fonti, di rendere più sicuri gli approvvigionamenti per la Grecia e di fornire capacità per l'eventuale futuro transito di gas verso i Paesi limitrofi.



## 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 statale *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

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 Figueras. La nuova linea, lunga complessivamente 855 km, comprende anche circonvallazioni o passanti, tunnel ed altri collegamenti.

Il progetto non solo offre un'interessante alternativa dal punto di vista ambientale ai mezzi di trasporto aerei e stradali che oggi collegano le due maggiori città spagnole, ma rappresenta anche il passaggio critico verso l'interconnessione tra reti ad alta velocità spagnola e francese.

Il progetto TGV Sud Madrid-Barcellona-Perpignan-Montpellier è stato identificato dal Consiglio europeo di Essen nel 1994 come facente parte dei 14 progetti prioritari RTE. In tale ambito, il progetto resta una componente cruciale dei programmi del governo spagnolo di miglioramento delle infrastrutture ferroviarie nazionali e costituisce parte del rete ferroviaria transeuropea programmata per il 2010.



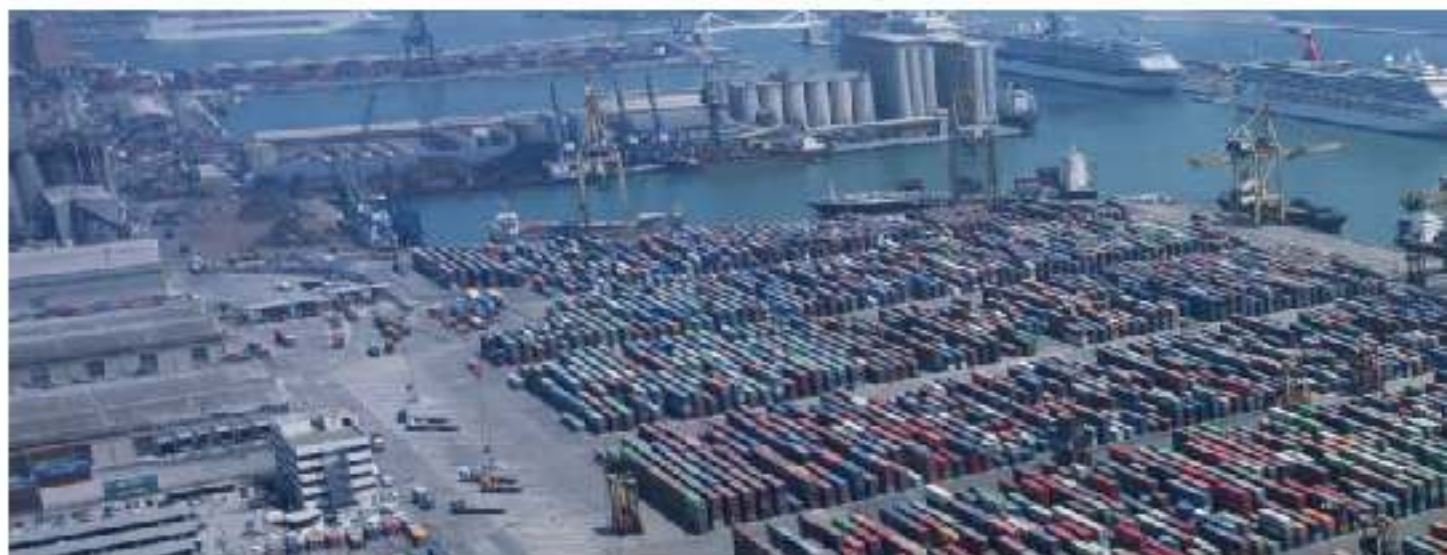


## Autostrada E18 in Finlandia

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 Muuratsalo 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 aree in cui il ritmo di sviluppo è maggiormente elevato, sostenendo inoltre molti centri di crescita. Il progetto agevolerà altresì 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.



## Le opzioni di finanziamento offerte dalla BEI

La BEI non finanzia la totalità dei costi d'investimento di un progetto, l'obiettivo 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 in aggiunta agli aiuti sul bilancio nazionale e alle sovvenzioni dell'UE attraverso lo strumento 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 o 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.





**Banca  
europea per gli  
investimenti**

## Contatti

### Per informazioni generali rivolgersi a:

**Úna Clifford**

Dipartimento Comunicazione e informazione

☎ (+352) 43 79 31 00 – 📠 (+352) 43 79 31 99

✉ info@bei.org

### Per richieste di documentazione rivolgersi al:

**Segretariato dell'Ufficio stampa**

Dipartimento Comunicazione e informazione

☎ (+352) 43 79 21 00 – 📠 (+352) 43 79 21 99

✉ press@bei.org

### **Banca europea per gli investimenti**

100, boulevard Konrad Adenauer

L-2950 Luxembourg

[www.bei.org](http://www.bei.org) – 📧 [info@bei.org](mailto:info@bei.org)

