



RISPOSTE DELLA COMMISSIONE EUROPEA

ALLA RELAZIONE SPECIALE DELLA CORTE DEI CONTI EUROPEA

**sulle infrastrutture di trasporto dell'UE
(aggiornamento della relazione speciale
10/2020 della Corte dei conti europea)**

Il presente documento contiene, in linea con l'articolo 265 del [regolamento finanziario](#), le risposte della Commissione europea alle osservazioni che figurano nella relazione speciale della Corte dei conti europea. Tali risposte saranno pubblicate dalla Corte dei conti europea unitamente alla relazione speciale.

La Commissione europea accoglie con favore l'aggiornamento della relazione speciale del 2020 della Corte dei conti europea sulle infrastrutture di trasporto dell'UE. Il completamento della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), in cui rientrano i progetti in questione, è una priorità assoluta per la Commissione. Tale impegno si riflette nel nuovo [regolamento TEN-T](#) riveduto, adottato nel 2024. Come osservato nella relazione aggiornata della Corte dei conti europea, sono state introdotte ulteriori disposizioni giuridiche per rafforzare il controllo operato dalla Commissione sull'attuazione della rete e dare seguito ai problemi riscontrati e alle raccomandazioni formulate nella relazione del 2020.

Il regolamento TEN-T del 2024 amplia le capacità di controllo della Commissione estendendo l'ambito di applicazione degli atti di esecuzione, che precedentemente comprendeva le sole tratte transfrontaliere, a ciascuno dei nove corridoi di trasporto europei. Ciò migliora la pianificazione e l'esecuzione dei progetti affrontando problemi fondamentali di coordinamento transfrontaliero con il fine ultimo di completare i progetti nei tempi previsti. Il nuovo regolamento TEN-T prevede inoltre un obbligo rafforzato per gli Stati membri di allineare i rispettivi piani nazionali in materia di trasporti e di investimenti agli obiettivi TEN-T. Inoltre la [direttiva sulla razionalizzazione](#) adottata nel 2021, dopo la pubblicazione della prima relazione di audit, semplifica le procedure di concessione delle autorizzazioni designando un punto di contatto unico per i promotori dei progetti, riducendo al minimo gli ostacoli burocratici e stabilendo un calendario chiaro per il processo decisionale. Nel loro insieme questi strumenti legislativi introducono disposizioni rafforzate in materia di governance che sono fondamentali per un'attuazione dei progetti più efficiente e coordinata, una migliore efficienza operativa e un maggiore allineamento delle priorità nazionali agli obiettivi dell'UE relativamente allo sviluppo delle infrastrutture e al completamento della [rete TEN-T](#).

La Commissione osserva che la relazione aggiornata fornisce indicazioni utili sui progressi compiuti nell'attuazione dei progetti esaminati ed evidenzia le attuali sfide che richiedono un'attenzione mirata. La Commissione desidera tuttavia sottolineare le osservazioni indicate di seguito.

- Gravi shock esterni, in particolare la pandemia di COVID-19 e la guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina, hanno influito pesantemente su tempistiche dei progetti, catene di approvvigionamento, capacità di costruzione, disponibilità di manodopera e costo dei materiali. Questi eventi senza precedenti hanno avuto un impatto significativo sulla maggior parte dei progetti infrastrutturali su vasta scala in tutta l'UE, compresi i progetti esaminati. La Commissione ritiene che tali fattori siano essenziali per comprendere appieno il contesto in cui si sono verificati gli aumenti dei costi e i ritardi.
- Malgrado il contesto senza precedenti, la Commissione sottolinea con forza che per la metà dei progetti esaminati le stime dei costi sono rimaste stabili o sono diminuite rispetto a quelle indicate all'epoca della relazione speciale 10/2020 della Corte dei conti europea.
- I ritardi sono calcolati con riferimento all'anno di messa in servizio inizialmente stimato, che in vari casi è precedente all'adozione del [regolamento TEN-T del 2013](#) e non riflette le modifiche della portata dei progetti. Secondo la Commissione i ritardi dovrebbero essere stimati rispetto all'anno 2030, termine legale fissato dal regolamento TEN-T per il completamento della rete centrale TEN-T. La Commissione ritiene inoltre che stime basate sugli studi di fattibilità completati garantirebbero che tutti i fattori rilevanti inclusi nelle cifre siano presi in debita considerazione (ad esempio in termini di scelta dell'itinerario adeguato o di gestione dei contratti).
- La revisione del 2024 del regolamento TEN-T ha anche introdotto nuovi requisiti dell'infrastruttura e aggiornato quelli esistenti, con conseguenze sulla portata dei progetti. Ha inoltre introdotto elementi chiave per l'integrazione della mobilità militare nella politica europea in materia di trasporti, dando il via alla trasformazione della rete transeuropea dei trasporti in una rete in larga misura a duplice uso. Da ciò deriva la necessità di migliorare la capacità delle infrastrutture di trasporto di gestire il peso, le dimensioni e la scala dei movimenti militari in Europa.

La Commissione desidera sottolineare un altro fattore importante, ossia la continua evoluzione del quadro normativo, da cui consegue che i progetti devono essere costantemente adattati ai regolamenti, alle norme e agli standard più recenti (anche durante la costruzione), ad esempio in termini di sicurezza delle infrastrutture o di diritto del lavoro, il che incide anche sugli aumenti dei costi.

La Commissione osserva tuttavia che, grazie al lavoro degli Stati membri e dei gestori delle infrastrutture e al sostegno della Commissione, sono stati compiuti buoni progressi verso il completamento della rete centrale TEN-T.

Ad esempio, la linea ferroviaria E59 è un'infrastruttura già esistente e operativa per la quale non sono previsti progetti completamente nuovi, ma solo lavori di ammodernamento già in corso. La Commissione ritiene che entro il 2030 tali lavori saranno completati e i requisiti TEN-T saranno soddisfatti. La Commissione riconosce che la costruzione di alcune infrastrutture-faro nel settore dei trasporti o delle relative infrastrutture ausiliarie rischia di subire ritardi. Tuttavia ciò non comprometterà l'efficace funzionamento della linea, che è già operativa e che lo sarà nel 2030.

Benché i progetti transfrontalieri nel settore dei trasporti siano per loro natura complessi e richiedano una cooperazione costante tra gli Stati membri, si prevede che molti dei progetti TEN-T in questione saranno completati entro il 2030 o poco dopo. Tali progetti generano un notevole valore aggiunto dell'UE migliorando la connettività, sostenendo l'integrazione economica e rafforzando il mercato interno.

La loro realizzazione nei tempi previsti dipende non solo dagli sforzi tecnici e amministrativi a livello nazionale, ma anche dal costante sostegno politico e finanziario dell'UE. A tale riguardo sono fondamentali strumenti quali il meccanismo per collegare l'Europa (MCE 3) nell'ambito del prossimo quadro finanziario pluriennale (QFP) 2028-2034. Garantire finanziamenti adeguati e prevedibili è essenziale per consentire la pianificazione strategica, continuare a compiere progressi e sostenere l'attuazione coordinata delle principali infrastrutture in tutta l'Unione.