



Comunicato stampa
Lussemburgo, 16 giugno 2020

Secondo la Corte dei conti europea, bisogna velocizzare i megaprogetti transfrontalieri per ottimizzare i trasporti in Europa

I principali megaprogetti di trasporto transfrontalieri dell'UE progrediscono più lentamente del previsto. Secondo una nuova relazione della Corte dei conti europea, è probabile che sei delle otto infrastrutture dal costo di diversi miliardi di euro oggetto dell'audit e le relative linee di accesso non funzioneranno a pieno regime per il 2030, come invece inizialmente previsto. Il completamento della rete centrale transeuropea di trasporto (TEN-T) verrà dunque ulteriormente posticipato.

Nel 2013, gli Stati membri dell'UE hanno deciso di ultimare la rete centrale transeuropea di trasporto entro il 2030. Una caratteristica saliente della rete sono i progetti di trasporto transfrontalieri, miranti a migliorare i collegamenti tra reti nazionali lungo corridoi europei.

La Corte ha verificato se la costruzione su larga scala di autostrade, ferrovie e vie navigabili aventi impatto transfrontaliero sulla rete centrale di trasporto dell'UE sia stata ben pianificata e attuata in modo efficiente. Ha controllato otto megaprogetti cofinanziati dall'UE dal valore totale di 54 miliardi di euro (di cui 7,5 miliardi finanziati dall'UE), che collegano le reti di trasporto di 13 Stati membri: Austria, Belgio, paesi baltici, Danimarca, Francia, Finlandia, Germania, Italia, Polonia, Romania e Spagna.

Per tutti i megaprogetti esaminati, la costruzione ha subito notevoli ritardi (11 anni in media): ciò ha messo a rischio l'efficace funzionamento di cinque dei nove corridoi che attraversano più Stati membri. Questi scarsi risultati sono dovuti principalmente al fatto che i progetti sono stati spesso blandamente coordinati tra paesi. Ogni Stato membro ha le proprie priorità d'investimento e procedure di pianificazione, e i progetti transfrontalieri o gli investimenti nei corridoi transnazionali non beneficiano sempre nella stessa misura del sostegno nazionale. Anche l'attuazione dei progetti progredisce a velocità differenti da ciascun lato della frontiera. Finora, la Commissione non ha utilizzato i limitati strumenti giuridici di cui dispone per far rispettare le priorità fissate a livello UE negli Stati membri che non riescono a tenere il passo.

“La creazione nei tempi previsti dei corridoi della rete centrale è cruciale per il raggiungimento delle finalità strategiche dell'UE: stimolare crescita e occupazione e affrontare i cambiamenti

Lo scopo del presente comunicato stampa è illustrare i messaggi principali della relazione speciale della Corte dei conti europea. Il testo integrale della relazione è disponibile su eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditors eca.europa.eu

climatici”, ha affermato Oskar Herics, il membro della Corte responsabile della relazione. “Dovrebbero essere profusi ulteriori sforzi per accelerare il completamento di molti dei megaprogetti-faro di trasporto dell’UE. Detti progetti sono infatti essenziali per conseguire una migliore connettività in Europa e per realizzare in tempo gli effetti di rete”.

Nel tempo, i costi di detti otto megaprogetti sono aumentati di più di 17 miliardi di euro (47 %), spesso a causa di modifiche della concezione e portata dei progetti, nonché a causa di un’attuazione inefficiente. L’aumento maggiore si è verificato per il progetto *Canal Seine Nord Europe* (parte del collegamento Senna-Schelda) i cui costi sono quasi triplicati. In Romania, invece, la Corte ha constatato che una nuova tratta dell’autostrada A1 non viene utilizzata e che due tratte sono state collegate in modo errato. Ciò ha comportato un uso inefficace dell’infrastruttura e uno spreco di fondi.

La Corte ha inoltre individuato debolezze nelle analisi costi-benefici effettuate dagli Stati membri su questi investimenti per svariati miliardi di euro: le previsioni di traffico potrebbero rivelarsi oltremodo ottimistiche e alcuni progetti potrebbero non essere economicamente sostenibili. Ciò è vero, in particolare, per la linea Rail Baltica e per la tratta ferroviaria del collegamento fisso Fehmarn Belt, con troppi pochi passeggeri. La Corte ha altresì osservato che la Commissione non ha valutato in modo indipendente le specifiche di costruzione basandosi sui potenziali flussi di traffico passeggeri e merci prima di concedere fondi UE.

La Commissione esercita da lontano la supervisione del completamento della rete centrale da parte degli Stati membri; detta supervisione deve essere rafforzata. La Commissione non dispone di alcun dipartimento specifico per fornire agli Stati membri l’assistenza di esperti al fine di indirizzare tali grandi progetti e non ha una visione d’insieme dei progressi compiuti. Ciononostante, la Commissione ha di recente compiuto passi verso una supervisione e un monitoraggio dei progressi compiuti più ravvicinati ed efficaci, esplicitando le realizzazioni dei progetti nelle “decisioni di esecuzione”.

Note agli editori

La realizzazione della rete centrale transeuropea dei trasporti tramite la creazione di corridoi della rete centrale è disciplinata dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio. Alla Commissione spetta assicurarsi che gli Stati membri completino la rete centrale entro il 2030, mentre gli Stati membri sono responsabili dell’attuazione degli specifici progetti. Finora, per gli otto megaprogetti sono stati resi disponibili circa 7,5 miliardi di fondi UE e la Commissione ha pagato 3,4 miliardi di euro. A causa dei ritardi, la Commissione ha revocato alcuni dei fondi inizialmente concessi (1,4 miliardi per le 17 tratte oggetto dell’audit). Secondo uno studio della Commissione, in caso di mancato completamento della rete, l’economia dell’UE perderebbe una potenziale crescita dell’1,8 % e, in termini di occupazione, 10 milioni di anni-uomo.

Gli otto megaprogetti esaminati – quattro linee ferroviarie (Rail Baltica, Lione-Torino, galleria di base del Brennero, Basque Y), una via navigabile (Senna-Schelda), un’autostrada (A1 in Romania) e due collegamenti multimodali (collegamento stradale/ferroviario Fehmarn Belt e collegamento ferroviario E59 a porti in Polonia) – costano ciascuno oltre 1 miliardo di euro e dovrebbero apportare notevoli benefici socio-economici.

La relazione speciale 10/2020, intitolata “Infrastrutture di trasporto dell’UE: per realizzare in tempo gli effetti di rete, è necessaria una maggiore velocità di attuazione dei megaprogetti”, è

disponibile in 23 lingue dell'UE sul sito Internet della Corte (eca.europa.eu), insieme a contributi audio multilingue sotto forma di podcast dedicati agli otto megaprogetti. La Corte ha pubblicato in passato molte altre relazioni speciali sui trasporti nell'UE (cfr. [Portale delle pubblicazioni](#)).

Contatto stampa per la presente relazione: Damijan Fišer

E-mail: damijan.fiser@eca.europa.eu – Tel. (+352) 4398 45510 / Cell. (+352) 621 55 22 24

Misure adottate dalla Corte dei conti a fronte della pandemia di Covid-19

La Corte dei conti europea ha adottato le misure necessarie per continuare a svolgere un efficace servizio di audit del settore pubblico nell'UE e per produrre in tempo utile relazioni di audit, pareri e analisi durante la pandemia di Covid-19, per quanto possibile in questi tempi difficili. Al tempo stesso, esprime la propria riconoscenza a tutti gli operatori che si prodigano per salvare vite e lottare contro la pandemia in Lussemburgo, nell'UE e nel mondo. La Corte resta impegnata a sostenere la politica del governo lussemburghese a salvaguardia della salute pubblica. Al fine di contenere gli effetti dell'attuale crisi sanitaria sul proprio personale, ha adottato precauzioni per ridurre al minimo i rischi per il personale e le rispettive famiglie.