



## Comunicato stampa

Lussemburgo, 25 novembre 2021

### Infrastrutture di trasporto nell'UE: sviluppo a rilento rispetto ad altri paesi nel mondo

Negli anni recenti la Corte dei conti europea ha più volte segnalato vari punti deboli nella realizzazione dei grandi progetti nel settore dei trasporti nell'UE. Ma, in termini di performance, come si colloca l'UE rispetto ad altri paesi nel mondo, come l'Australia, il Canada e gli USA? Per rispondere a questa domanda, la Corte ha condotto un'analisi che mette a confronto la realizzazione di tali progetti nell'UE e in altri paesi. Se per alcuni aspetti tale raffronto è rassicurante, per altri – come l'attuazione dei progetti – desta preoccupazione. In particolare, negli altri paesi la situazione è nettamente migliore sul fronte dei ritardi.

L'UE ha sviluppato una strategia per le infrastrutture di trasporto come la maggior parte dei paesi, ma con una particolarità: a differenza di tutte le altre strategie prese in esame, viene stabilito un termine ultimo entro il quale completare un'intera rete transfrontaliera. Ciononostante, la Corte ha constatato in passato che gli obiettivi strategici dell'UE nel settore dei trasporti, in particolare il completamento della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) centrale entro il 2030, sono spesso troppo ambiziosi e non sempre trovano corrispondenza nei risultati effettivi. Ad esempio, è improbabile che l'obiettivo di triplicare nell'UE la lunghezza della rete ferroviaria ad alta velocità sia raggiunto entro il termine prefissato.

La Corte segnala inoltre che spesso mancano adeguate analisi costi-benefici nella fase di selezione dei progetti. Di conseguenza, il cofinanziamento UE può essere concesso anche se i costi socioeconomici superano con ogni probabilità i benefici, come si è verificato nel caso di una tratta della ferrovia ad alta velocità in Francia. In tutti gli altri paesi esaminati, invece, si ricorre sistematicamente ad analisi costi-benefici solide e dettagliate per corroborare e migliorare il processo decisionale.

*“L'UE intende completare una rete globale di infrastrutture di trasporto in tutta l'Europa”, ha affermato Annemie Turtelboom, il Membro della Corte dei conti europea responsabile dell'analisi. “In passato ritenevamo che gli sforamenti dei costi e i ritardi frenassero in pari misura il conseguimento di questo obiettivo, ma dal confronto che abbiamo condotto emerge che l'UE è allineata agli altri paesi per quanto riguarda i costi dei grandi progetti, mentre se la cava molto peggio sul piano della puntualità della loro realizzazione. Per fronteggiare tale situazione, ci si potrebbe ispirare alle pratiche che abbiamo rilevato negli altri paesi.”*

In passato, la Corte ha rimarcato una discrepanza tra i costi stimati e quelli effettivi dei grandi progetti nel settore dei trasporti nell'UE, con un conseguente sfornamento di bilancio medio di oltre 2 miliardi di euro per progetto, ossia un incremento del 47 % rispetto alle previsioni iniziali.

Lo scopo del presente comunicato stampa è illustrare i messaggi principali dell'analisi della Corte dei conti europea. Il testo integrale dell'analisi è disponibile su [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu).

## ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) @EUAuditors [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)

Dall'analisi risulta, però, che non si tratta di una peculiarità dell'UE, bensì di un tratto comune alle infrastrutture di trasporto di tutto il mondo. Inoltre, i progetti cofinanziati dall'UE esaminati non registrano uno sfioramento superiore alla media mondiale – quanto meno finora, dal momento che non sono ancora conclusi.

Per contro, i ritardi sono una – o forse “la” – caratteristica distintiva dei progetti dell'UE rispetto agli altri paesi. Lo scorso anno, la Corte ha riscontrato che i grandi progetti infrastrutturali di trasporto mostravano un ritardo medio di circa 11 anni. Secondo l'analisi, ciò sarebbe in parte imputabile alle diverse priorità (talvolta anche in conflitto fra loro) dell'UE e degli Stati membri, tendenzialmente focalizzati sugli interessi nazionali. Pertanto, questi spesso trascurano le tratte transfrontaliere dei progetti sulle quali si incentrano i fondi UE. Ad esempio, la Germania non ha dato priorità alla costruzione della via transfrontaliera di accesso settentrionale alla galleria di base del Brennero, benché l'UE, insieme ad Austria e Italia, avessero già investito nel progetto fin dal 1986. Per il coordinamento dei progetti, l'UE potrebbe seguire l'esempio di USA, Svizzera e Australia.

Inoltre, i progetti dell'UE, una volta selezionati, sono ancora caratterizzati da molte incertezze, quali la necessità di ottenere i permessi ambientali e l'accettazione da parte dei portatori di interessi, tutti aspetti che concorrono ai ritardi. Per questo genere di battute d'arresto, sono meglio preparati in altre parti del mondo. Ad esempio, l'accettazione da parte dei portatori di interessi è più probabile in Svizzera, dove i comitati consultivi consentono ai cantoni e ad altre parti di discutere le questioni connesse ai progetti. Diventa quindi meno probabile un ritardo nella pianificazione e costruzione dovuto a procedimenti legali.

Secondo la Corte, il monitoraggio sistematico basato sui rischi potrebbe essere una soluzione utile a ridurre i ritardi (e lo sfioramento dei costi) nei progetti infrastrutturali di trasporto dell'UE. Un meccanismo del genere esiste negli USA, dove i progetti ritenuti ad alto rischio sono soggetti a un monitoraggio rafforzato. Se i progetti mostrano un incremento dei prezzi superiore al 2 % annuo rispetto al bilancio stimato, ad esempio, i promotori dei progetti devono presentare relazioni con maggiore frequenza e le autorità federali di gestione esercitano una sorveglianza rafforzata.

Infine, la Corte osserva che nell'UE non vige alcun obbligo giuridico di condurre sistematiche valutazioni ex post per i grandi progetti nel settore dei trasporti. Una valutazione simile è stata condotta un'unica volta (nel 2007) ed era incentrata unicamente su indicatori finanziari, come l'assorbimento dei finanziamenti UE disponibili. Gli USA, Francia e Norvegia seguono un approccio diverso e conducono sistematicamente valutazioni ex post dei progetti.

### **Informazioni sul contesto**

Questo documento non è una relazione di audit, bensì un'analisi basata prevalentemente su informazioni di dominio pubblico e su materiale raccolto appositamente a tal fine. L'obiettivo è confrontare il quadro di riferimento dell'UE per la realizzazione dei grandi progetti infrastrutturali con quelli di altri paesi (Australia, Canada, Francia, Norvegia, Svizzera e USA), per individuare esempi di altre pratiche potenzialmente utili alla Commissione europea e ai responsabili delle politiche nel fornire in futuro il sostegno dell'UE. La presente analisi è tesa inoltre a contribuire al riesame in corso del regolamento TEN-T.

I sei progetti esaminati nel settore dei trasporti, tutti cofinanziati dal meccanismo per collegare l'Europa, sono la Linea Y basca, la galleria di base del Brennero, la galleria del Fehmarn Belt, la galleria ferroviaria Lione-Torino, Rail Baltica e il Canale Senna-Nord Europa. Tra il 2007 e il 2020 l'UE ha destinato oltre 109 miliardi di euro a progetti infrastrutturali di trasporto della rete TEN-T.

L'analisi della Corte intitolata “Il quadro UE per i grandi progetti infrastrutturali di trasporto: un confronto internazionale” è disponibile in 23 lingue dell'UE sul sito Internet della Corte ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)).

Negli ultimi anni la Corte ha pubblicato varie relazioni di audit sulla politica dei trasporti dell'UE, che vertevano sui [megaprogetti di trasporto dell'UE](#), sulla [rete stradale centrale dell'UE](#) e sulla [rete ferroviaria ad alta velocità in Europa](#). Il prossimo anno prevede di pubblicare una relazione sul trasporto intermodale delle merci.

**Contatto stampa**

Ufficio stampa della Corte: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

- Vincent Bourgeois: [vincent.bourgeois@eca.europa.eu](mailto:vincent.bourgeois@eca.europa.eu) – cell. (+352) 691 551 502
- Claudia Spiti – e-mail: [claudia.spiti@eca.europa.eu](mailto:claudia.spiti@eca.europa.eu) – cell. (+352) 691 553 547