



Misure adottate dalla Corte dei conti europea a seguito della pandemia 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 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 misure precauzionali per ridurre al minimo, per quanto possibile, i rischi per il personale e le rispettive famiglie.

Comunicato stampa

Lussemburgo, 21 aprile 2020

La Corte dei conti europea avverte: i lavori per il completamento della rete stradale dell'UE avanzano lentamente e i costi di manutenzione destano crescente preoccupazione

Il nucleo centrale della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) di strade a scorrimento veloce sta progredendo, con conseguenti benefici per i viaggiatori in termini di riduzione dei tempi di percorrenza e aumento dei chilometri percorribili in autostrada, come rileva una nuova relazione della Corte dei conti europea. I finanziamenti dell'UE e gli interventi della Commissione europea hanno contribuito positivamente a tali risultati, ma la maggior parte degli Stati membri dell'Europa centrale ed orientale è ancora indietro e, dal 2014, sono stati completati con il sostegno dell'UE solo 400 km di nuove strade della TEN-T. Inoltre, la continuità degli spostamenti lungo la rete stradale è ostacolata da tratte transfrontaliere incomplete e da un inadeguato coordinamento in materia di parcheggi e di infrastrutture per combustibili puliti, mentre l'insufficiente manutenzione attuata dagli Stati membri mette a rischio la condizione della rete sul lungo termine.

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

La quota più rilevante del traffico passeggeri e merci dell'UE viaggia su strada. Entro il 2030, la Commissione mira a completare circa 50 000 km di autostrade e superstrade lungo i nove corridoi della rete centrale TEN-T e lungo tutte le maggiori arterie dell'UE. Dal 2007, ha erogato agli Stati membri circa 78 miliardi di euro per la costruzione di nuove strade e il rifacimento di quelle esistenti, di cui 40 miliardi di euro per le strade della rete.

La Corte ha esaminato i progressi compiuti nel completamento di una rete stradale centrale TEN-T pienamente funzionante nonché il ruolo svolto dalla Commissione a tale riguardo. Ha verificato inoltre il contributo fornito dagli Stati membri alla manutenzione delle infrastrutture stradali. A tal fine, gli auditor della Corte si sono recati in Bulgaria, Repubblica ceca, Spagna e Polonia.

“Le strade svolgono un ruolo significativo nel collegare regioni e paesi dell'UE, contribuendo in tal modo all'attività, allo sviluppo e alla crescita dell'economia” ha dichiarato Ladislav Balko, il Membro della Corte responsabile della relazione. “Si osservano progressi nella realizzazione della rete stradale centrale dell'UE, che però non è ancora pienamente funzionante”.

Dal 2007 al 2017, sono stati costruiti circa 3 100 km di autostrade con il sostegno dell'UE, che ha contribuito così a ridurre i tempi di percorrenza migliorando la funzionalità e la sicurezza. Tuttavia, dei circa 2 000 km di nuove autostrade programmati nel periodo 2014-2020, al momento dell'audit (fine 2019) ne erano stati completati meno di 400 km. La Corte evidenzia il diverso livello di sviluppo della rete centrale tra gli Stati membri dell'Europa occidentale e quelli dell'Europa centrale ed orientale.

La Commissione ha svolto un ruolo strategico essenziale nell'attribuire la priorità al completamento delle tratte più importanti in termini di traffico: ha introdotto i concetti di “rete centrale” e di “corridoio” nella normativa UE, ha subordinato la concessione dei finanziamenti al rispetto di determinate condizioni e ha fatto sì che gli Stati membri, nel programmare gli interventi, dessero la priorità alla rete TEN-T. Ciononostante, gli Stati membri hanno destinato alla rete centrale solo un terzo dei finanziamenti UE disponibili per il periodo 2014-2020, anche se nella maggior parte degli Stati membri dell'Europa centrale ed orientale – i maggiori beneficiari dei Fondi strutturali dell'UE – la rete aveva registrato bassi tassi di completamento.

La Commissione non attua sempre un monitoraggio dell'intera rete centrale né dispone di sufficienti target intermedi per valutare con precisione i progressi compiuti ed elaborare previsioni affidabili sul probabile completamento della rete entro il 2030. Queste debolezze relative al monitoraggio, unitamente alla carenza di dati tempestivi e attendibili forniti dagli Stati membri, rendono difficile l'adozione rapida di azioni correttive, ove necessario.

La Corte rileva una costante diminuzione delle risorse nazionali destinate alla manutenzione a fronte di una estensione della rete stradale e dell'obsolescenza dei collegamenti fondamentali. Anche se tale diminuzione potrebbe avere un impatto sul conseguimento della piena funzionalità della rete centrale per il 2030, la Commissione non dispone di strumenti per verificare se gli Stati membri abbiano istituito un sistema valido per consentire un'adeguata manutenzione delle infrastrutture stradali.

La Corte raccomanda alla Commissione di considerare prioritari gli investimenti nella rete stradale centrale, migliorare i dispositivi di monitoraggio e intensificare gli sforzi per far sì che gli Stati membri attuino una adeguata manutenzione su una rete sempre più estesa.

Note agli editori

Nel 2013, quando è stato adottato il regolamento TEN-T, l'obiettivo era di completare la rete stradale globale, affinché collegasse tutte le regioni dell'UE, entro il 2050 e la rete centrale entro il 2030. Nel 2016, anno a cui risalgono i dati più recenti, i tassi di completamento delle strade della rete stradale centrale TEN-T in tutta la UE erano in media del 77 %. Al momento dell'audit, i tassi relativi ai quattro paesi visitati erano del 46 % in Bulgaria, 75 % circa in Polonia, 78 % circa nella Repubblica ceca e 100 % in Spagna.

Tra le strade esaminate ai fini del presente audit, il maggior incremento in termini di estensione (190 %, da 200 km a 580 km) ed il maggior risparmio di tempo (8 %) realizzati tra il 2012 e il 2019 riguardano la direttrice Tallin-Vienna (rispetto a quelle Madrid–Varsavia, Bucarest–Parigi e Burgas–Berlino). Secondo l'OCSE, la spesa media degli Stati membri per la manutenzione stradale si è quasi dimezzata tra il 2007 e il 2017. Dei quattro paesi visitati, solo la Spagna dispone di una rete che può essere ritenuta generalmente in buone condizioni.

La relazione speciale 9/2020 “La rete stradale centrale dell'UE: i tempi di percorrenza si sono abbreviati, ma la rete non è ancora pienamente funzionante” è disponibile in 23 lingue dell'UE sul sito della Corte (eca.europa.eu). La Corte ha pubblicato in passato relazioni sul trasporto [stradale](#), [ferroviario](#), [aereo](#), [marittimo](#) e per [vie navigabili interne](#). Ha inoltre dedicato un numero dell’"[ECA Journal](#)" ai trasporti e pubblicherà a breve una relazione sulle megainfrastrutture di trasporto finanziate dall'UE.

Contatto stampa per la presente relazione:

Damijan Fišer – E-mail: damijan.fiser@eca.europa.eu Tel.: (+352) 4398 45 510 / Cell.: (+352) 621 55 22 24