

MIGLIORARE LE PRESTAZIONI DI
TRASPORTO LUNGO GLI ASSI FERROVIARI
TRANSEUROPEI: GLI INVESTIMENTI DELL'UE
NEL SETTORE DELLE INFRASTRUTTURE
FERROVIARIE SONO STATI EFFICACI?





Relazione speciale n. 8 // 2010

MIGLIORARE LE PRESTAZIONI DI TRASPORTO LUNGO GLI ASSI FERROVIARI TRANSEUROPEI: GLI INVESTIMENTI DELL'UE NEL SETTORE DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE SONO STATI EFFICACI?

(presentata in virtù dell'articolo 287, paragrafo 4, secondo comma, del TFUE)

CORTE DEI CONTI EUROPEA
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUSSEMBURGO

Telefono [+352 4398-1](tel:+35243981)
Telefax [+352 4398-46410](tel:+352439846410)
E-mail: euraud@eca.europa.eu
Internet: <http://www.eca.europa.eu>

Relazione speciale n. 8 // 2010

Numerose altre informazioni sull'Unione europea sono disponibili su Internet consultando il portale Europa (<http://europa.eu>).

Una scheda catalografica figura alla fine del volume.
Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2010

ISBN 978-92-9207-821-8
doi:10.2865/99633

© Unione europea, 2010
Riproduzione autorizzata con citazione della fonte.

Printed in Luxembourg

INDICE

Paragrafi

GLOSSARIO

I-III SINTESI

1-14 INTRODUZIONE

1-3 CONTESTO

4-14 GLI INTERVENTI DELL'UE CONCERNENTI LE FERROVIE

5-10 MISURE NORMATIVE A LIVELLO UE

11-14 IL COFINANZIAMENTO UE DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

15-18 ESTENSIONE E APPROCCIO DELL'AUDIT

19-61 OSSERVAZIONI

19-24 DEFINIZIONE DEI PROGETTI PRIORITARI SECONDO ESIGENZE DEMOSTRABILI IN TERMINI DI SERVIZI FERROVIARI ESISTENTI E PREVISTI

21 LA PROCEDURA DI DEFINIZIONE DEI PROGETTI PRIORITARI NEL 2004 È STATA CARENTE

22-24 I PROGETTI PRIORITARI NON COSTITUISCONO DESCRIZIONI DEFINITIVE DEI PRINCIPALI ASSI FERROVIARI TRANSEUROPEI

25-38 CONCENTRAZIONE, SELEZIONE ED APPROVAZIONE DEL SOSTEGNO FINANZIARIO UE

28-31 LA CONCENTRAZIONE DEL COFINANZIAMENTO TEN-T SULLE ZONE TRANFRONTALIERE È MIGLIORATA DAL 2006, MA RIMANE MOLTO DA FARE

32 I COORDINATORI HANNO AVUTO UN'INFLUENZA POSITIVA NEL CONCENTRARE GLI INVESTIMENTI SUI PROGETTI PRIORITARI E NEL FACILITARNE GLI SVILUPPI

33 L'INDIVIDUAZIONE DELLE STROZZATURE POTREBBE ESSERE MIGLIORATA

34-38 VI ERANO PUNTI DEBOLI NELLE PROCEDURE DI SELEZIONE ED APPROVAZIONE DELLA COMMISSIONE

39-48 COSTRUZIONE DELLE INFRASTRUTTURE COFINANZIATE DALL'UE SECONDO LE SPECIFICHE E LORO DISPONIBILITÀ

41-43 LE INFRASTRUTTURE PROGETTATE SONO REALIZZATE CONFORMEMENTE ALLE SPECIFICHE

44 VI SONO TALVOLTA RITARDI CHE NON CONSENTONO L'UTILIZZO DELLE INFRASTRUTTURE

45-48 INCREMENTI DEI COSTI PER TUTTE LE TRATTE, DOVUTI PRINCIPALMENTE A CAUSE IMPREVEDIBILI

49-61

**PRESTAZIONI DI TRASPORTO NELLE TRATTE CHE HANNO BENEFICIATO DEGLI INVESTIMENTI UE
NEL QUADRO DEI PROGETTI PRIORITARI**

52

LE PRESTAZIONI DI TRASPORTO NELLE TRATTE DEDICATE AI SERVIZI PASSEGGERI AD ALTA VELOCITÀ SONO IN LINEA CON LE ATTESE

53-61

PER LE TRATTE DESTINATE AL TRASPORTO MERCI CONVENZIONALE O AL TRAFFICO MISTO, LE PRESTAZIONI DI TRASPORTO NON SONO ANCORA ALL'ALTEZZA DELLE ASPETTATIVE

62-66

CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

ALLEGATO I – QUADRO RIEPILOGATIVO DELLE PRINCIPALI DISPOSIZIONI NORMATIVE UE RIGUARDANTI IL SETTORE FERROVIARIO

ALLEGATO II – SPECIFICHE TECNICHE DI INTEROPERABILITÀSPECIFICHE TECNICHE DI INTEROPERABILITÀ

ALLEGATO III – ELENCO DEI PROGETTI PRIORITARI TEN-T

ALLEGATO IV – TRATTE INFRASTRUTTURALI COFINANZIATE DALL'UE INCLUSE NEL CAMPIONE DI AUDIT

ALLEGATO V – COORDINATORI NOMINATI DALLA COMMISSIONE PER I PROGETTI FERROVIARI PRIORITARI (AL GIUGNO 2010)

ALLEGATO VI – TRATTE COFINANZIATE DALL'UE ESAMINATE AI FINI DELL'AUDIT: FASE DELLA COSTRUZIONE E DELL'UTILIZZO

ALLEGATO VII – PANORAMICA DEI VINCOLI DI SISTEMA OSSERVATI NEL CORSO DELL'AUDIT NELLE ZONE TRANSFRONTALIERE LUNGO GLI ASSI FERROVIARI TRANSEUROPEI

RISPOSTE DELLA COMMISSIONE

**Foto 1 — Locomotiva sganciata prima
dello smistamento alla stazione di
Brennersee**



© Corte dei conti europea, febbraio 2009.

GLOSSARIO

Coordinatori europei: persone nominate dalla Commissione per facilitare l'attuazione coordinata di alcuni progetti, in particolare progetti transfrontalieri o tratte di progetti transfrontalieri inclusi fra quelli dichiarati di interesse europeo.

DG: direzione generale della Commissione.

Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR): strumento finanziario concepito per promuovere la coesione economica e sociale fra le regioni dell'UE. Gli interventi del FESR sono attuati principalmente tramite programmi operativi che prevedono un gran numero di progetti.

Gestore dell'infrastruttura (GI): qualunque organismo o impresa responsabile in particolare della costruzione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e, eventualmente, anche della gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura.

Impresa ferroviaria (IF): qualunque impresa pubblica o privata, titolare di licenza in base alla normativa comunitaria applicabile, la cui attività principale consiste nella fornitura di servizi di trasporto di merci e/o passeggeri tramite ferrovia.

Interoperabilità: compatibilità tecnica delle infrastrutture, del materiale rotabile, del sistema di segnalamento e di altri sistemi ferroviari, nonché delle procedure di approvazione del materiale rotabile da utilizzare lungo la rete ferroviaria europea.

LGV / HSL / AVE: ligne à Grande Vitesse / High Speed Line / Alta Velocidad Española.

Organismo di regolamentazione: un organismo indipendente da qualsivoglia gestore di infrastruttura, organismo preposto alla determinazione dei diritti, organismo preposto alla ripartizione delle capacità o ricorrente. Un'impresa ferroviaria ha il diritto di ricorrere all'organismo di regolamentazione.

Progetti di Essen: 14 progetti di interesse comune riguardo alla rete transeuropea definiti al Consiglio europeo di Essen del 1994.

Progetti prioritari: 30 progetti di interesse comune composti di tratte della rete TEN-T inclusi negli orientamenti TEN-T.

Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS): un'iniziativa specifica a livello europeo mirante a contribuire alla creazione di un sistema ferroviario europeo ininterrotto che sostituisca i diversi sistemi nazionali di controllo dei treni in Europa. È formata da due componenti tecniche: il sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) e il sistema globale di comunicazione mobile-ferrovie (GSM-R).

Strumento per le politiche strutturali di preadesione (ISPA): uno degli strumenti volti ad assistere i paesi candidati dell'Europa centrale e orientale nella preparazione all'adesione nel periodo 2000-2006. I suoi obiettivi erano di aiutare i paesi candidati ad applicare gli standard ambientali dell'UE e a migliorare ed estendere le reti di trasporto, inclusi i collegamenti con la rete transeuropea. Al momento dell'adesione, detti progetti sono stati convertiti in progetti del Fondo di coesione.

SINTESI

I.

La politica dell'Unione europea in tema di ferrovie comporta, da un lato, le misure normative riguardanti l'apertura del mercato ferroviario europeo nonché questioni di interoperabilità e di sicurezza e, dall'altro, il cofinanziamento dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nell'ambito della rete TEN-T e della politica di coesione. L'audit della Corte è stato incentrato sul cofinanziamento UE delle infrastrutture ferroviarie e ne ha esaminato l'efficacia nel migliorare le prestazioni degli assi transeuropei di trasporto.

II.

La Corte ha concluso che, tramite il cofinanziamento dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, l'UE ha contribuito ad offrire nuove opportunità per il trasporto ferroviario transeuropeo. Tuttavia, si sarebbero potute adottare alcune misure per conseguire un migliore rapporto costi-benefici relativamente all'utilizzo dei fondi UE:

— la definizione dei progetti prioritari, il principale meccanismo per coordinare e concentrare le risorse finanziarie dell'UE, non è, fino ad oggi, stata basata su un'analisi dei flussi di traffico effettivi e previsti, e gli assi a cui essi corrispondono non rappresentano una descrizione definitiva dei principali assi ferroviari transeuropei;

- la concentrazione del cofinanziamento TEN-T sui siti transfrontalieri è migliorata, ed i coordinatori nominati dalla Commissione per facilitare la realizzazione delle tratte transfrontaliere e di altre tratte hanno fornito un contributo positivo. Tuttavia, molto resta da fare riguardo a tali siti, ed occorre migliorare l'analisi relativa alle strozzature. Le procedure di approvazione dei progetti del Fondo di coesione presentavano punti deboli e le procedure di selezione dei progetti TEN-T possono essere ancora migliorate;
- le infrastrutture previste sono state realizzate conformemente alle specifiche nell'ambito dei progetti infrastrutturali cofinanziati che, una volta completati, hanno creato nuove e migliori possibilità di trasporto ferroviario lungo tratte chiave dei progetti prioritari. Le specifiche tecniche sono state modificate a causa di circostanze emerse durante la costruzione, e sono stati registrati diffusi aumenti dei costi;
- sono stati ottenuti miglioramenti quantificabili sulle linee riservate ai servizi passeggeri ad alta velocità, mentre i servizi ferroviari non stanno ancora pienamente operando come previsto lungo le tratte miste e merci convenzionali, il cui utilizzo è influenzato da una serie di fattori, tra cui i vincoli di sistema della rete ferroviaria, specialmente presso le località di confine.

SINTESI

III.

La Corte raccomanda alla Commissione di:

- collaborare con gli Stati membri e le istituzioni ferroviarie nella definizione dei progetti prioritari futuri per individuare quei corridoi transeuropei per i quali vi è una domanda significativa, attuale o prevista, accrescendo, ove necessario, il patrimonio di conoscenze e le basi analitiche a livello europeo;
- tener conto del ruolo svolto fino ad oggi dai coordinatori e far sì che le decisioni riguardanti le priorità cui destinare i fondi TEN-T siano corroborate da una valida analisi delle strozzature significative;
- far sì che le procedure di approvazione dei progetti nell'ambito della politica di coesione siano solide, e migliorare altresì la qualità delle analisi costi-benefici per le procedure di selezione dei progetti TEN-T;
- sulla base delle passate esperienze, assumere un ruolo guida nel facilitare lo scambio di conoscenze e di esperienze circa lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria fra i promotori di progetti;
- valutare come porre maggior enfasi sulla riduzione dei vincoli pratici al trasporto ferroviario transfrontaliero che riguardano di per sé le infrastrutture, nonché stimolare e facilitare la collaborazione a tal fine fra le istituzioni ferroviarie degli Stati membri.

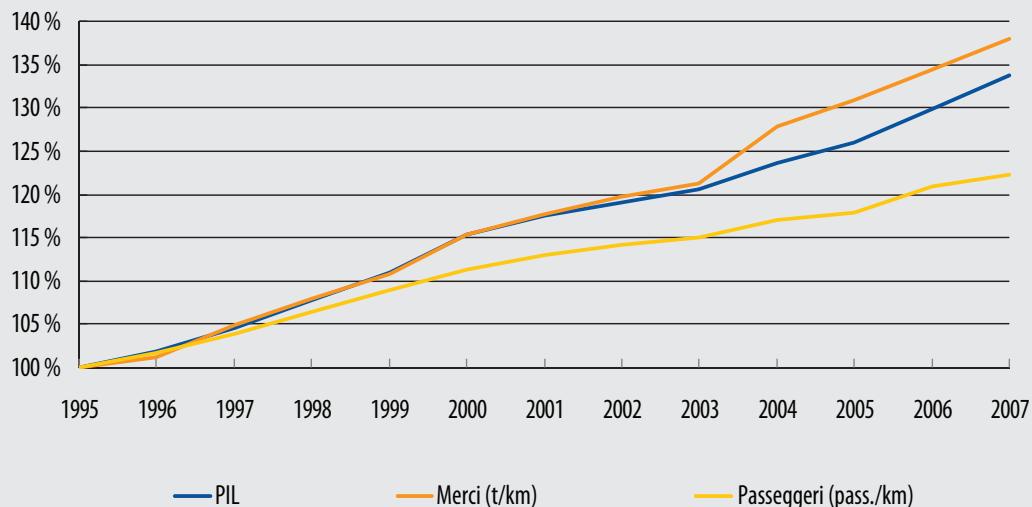
INTRODUZIONE

CONTESTO

1. Negli scorsi anni, i volumi di trasporto nell'Unione europea sono aumentati in modo significativo, superando la crescita del PIL fra il 1995 e il 2007 (cfr. **figura 1**).
2. Tale andamento dovrebbe perdurare fino al 2020, e stime recenti indicano che la crescita del trasporto merci sarà assorbita per lo più dal trasporto su strada o via mare (cfr. **figura 2**), mentre il trasporto su autovettura rappresenterà la grande maggioranza della crescita del trasporto passeggeri (cfr. **figura 3**). Le ferrovie europee dovrebbero rappresentare solo una piccola parte della crescita attesa; si prevede infatti che la loro quota relativa nel mercato del trasporto diminuisca.

FIGURA 1

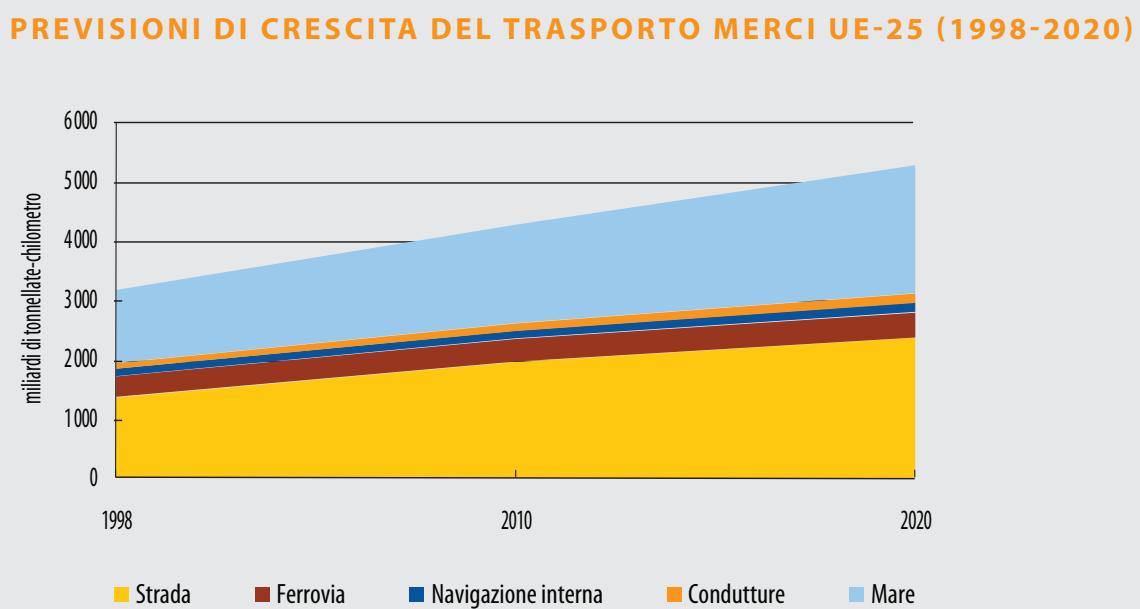
CRESCITA DEL TRASPORTO UE-27 (1995-2007)



Fonte: "EU Energy and Transport in figures: Statistical Pocketbook 2009", Commissione europea (DG Energia e trasporti).

3. La Commissione ha individuato tre importanti ostacoli allo sviluppo di una industria europea del trasporto ferroviario:
- o l'infrastruttura ferroviaria non è molto adatta a fornire servizi transeuropei; in particolare, vi sono collegamenti mancanti fra le reti ferroviarie nazionali (specialmente alle frontiere), sono presenti strozzature su assi importanti e buona parte dell'infrastruttura ferroviaria in uso oggi in Europa risale a parecchi decenni fa (in alcuni casi a un secolo fa) e necessita di essere sostituita o potenziata;
 - o la rete ferroviaria europea è composta di un mosaico di reti ferroviarie nazionali che si sono storicamente sviluppate per soddisfare esigenze nazionali, ognuna con caratteristiche tecnico-operative e procedure amministrative simili, ma non identiche; bisogna affrontare problemi di interoperabilità;
 - o i servizi ferroviari in Europa sono stati storicamente forniti solo all'interno dei mercati nazionali; bisogna far emergere un mercato competitivo dei servizi transeuropei.

FIGURA 2



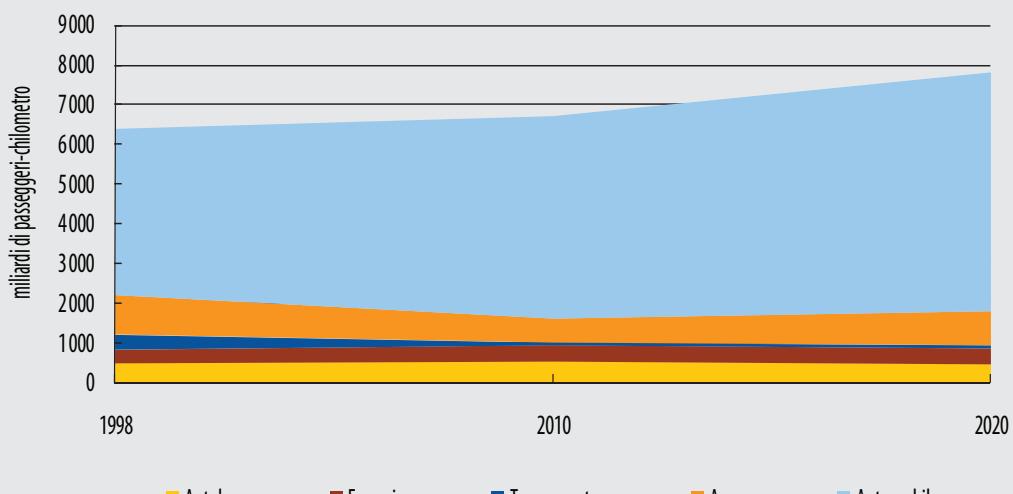
Fonte: «Mantenere l'Europa in movimento», Assess, direzione generale Trasporti ed energia, allegato II, pagg. 35-36.

GLI INTERVENTI DELL'UE CONCERNENTI LE FERROVIE

4. L'UE interviene nel settore ferroviario europeo con due strumenti: da un lato, le misure normative che mirano ad aprire il mercato ferroviario europeo e a promuovere l'interoperabilità (oltre che la sicurezza ferroviaria ed i diritti dei passeggeri); dall'altro, il cofinanziamento di infrastrutture ferroviarie nuove e potenziate (cfr. **figura 4**). I progressi complessivi dipendono dalle possibilità di sfruttare al meglio le sinergie fra questi due strumenti; per esempio, infrastrutture ferroviarie transfrontaliere appena costruite possono non essere utilizzate appieno se il relativo mercato del servizio transeuropeo non è adeguatamente sviluppato.

FIGURA 3

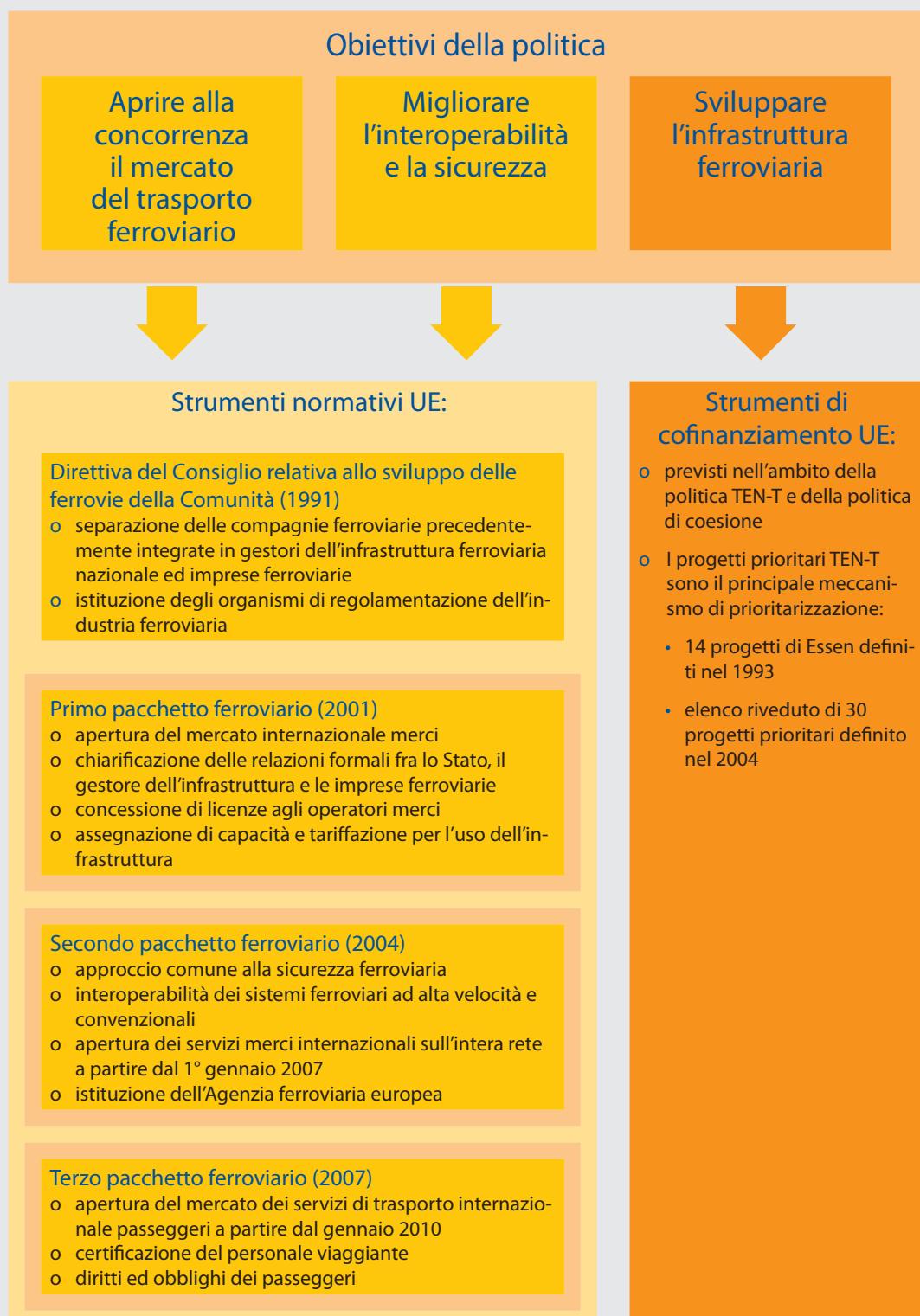
PREVISIONI DI CRESCITA DEL TRASPORTO PASSEGGERI UE-25 (1998-2020)



Fonte: «Mantenere l'Europa in movimento», Assess, direzione generale Trasporti ed energia, allegato II, pagg. 35-36.

FIGURA 4

OBIETTIVI E STRUMENTI DELLA POLITICA UE IN MATERIA FERROVIARIA



MISURE NORMATIVE A LIVELLO UE

MERCATO, INTEROPERABILITÀ E SICUREZZA

5. La normativa UE nel 1991¹ prescriveva una separazione delle compagnie ferroviarie integrate in gestori dell'infrastruttura (GI) ferroviaria nazionali e imprese ferroviarie (IF). Essa disponeva altresì che venissero istituiti organismi di regolamentazione dell'industria ferroviaria nazionale per controllare il mercato ferroviario a livello nazionale.
6. A partire dal 2001, le direttive UE concernenti aspetti quali l'apertura del mercato, l'interoperabilità e la sicurezza sono state raggruppate in cosiddetti «pacchetti ferroviari» che debbono essere recepiti nella legislazione nazionale e a cui gli Stati membri devono dare attuazione (cfr. **figura 4** per una sintesi degli strumenti normativi UE e l'**allegato I** per riferimenti dettagliati).
7. Standard tecnici comuni sono stati formalizzati a livello UE sotto forma di specifiche tecniche di interoperabilità (STI) comprendenti, tra l'altro, standard per il Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS, cfr. **riquadro 1**). La Commissione ha delegato il compito di elaborare le STI all'Agenzia ferroviaria europea (cfr. **allegato II** per una sintesi delle STI pubblicate).

RIQUADRO 1

SISTEMA EUROPEO DI GESTIONE DEL TRAFFICO FERROVIARIO (ERTMS)

L'ERTMS vuole contribuire alla creazione di un sistema ferroviario europeo ininterrotto, che sostituisca i diversi sistemi nazionali di controllo dei treni esistenti in Europa. Esso facilita inoltre il trasporto ferroviario ad alta velocità, consente una maggiore capacità sulle linee ferroviarie e accresce la sicurezza. Diverse decisioni della Commissione, incluse quelle riguardanti il piano di attuazione dell'ERTMS², prescrivono che le nuove linee ferroviarie siano equipaggiate con l'ERTMS, e che alcuni corridoi lo siano entro date specifiche. Nell'ambito di una dotazione totale di 8 miliardi di euro per la rete TEN-T nel periodo 2007-2013, 500 milioni di euro sono stati destinati a sostenere l'adozione dell'ERTMS da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura.

² Decisione della Commissione 2009/561/CE, del 22 luglio 2009, recante modifica della decisione 2006/679/CE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 194 del 25.7.2009, pag. 60).

LA RETE TEN-T E I PROGETTI PRIORITARI

8. Il trattato dispone che l'UE favorisca l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali³. La rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) fissa i principali assi di trasporto lungo i quali dirigere il sostegno finanziario europeo alle infrastrutture ferroviarie.
9. Particolare importanza rivestono i progetti prioritari: inizialmente individuati in seguito al Consiglio europeo di Essen del 1994, essi mirano a concentrare ulteriormente gli investimenti UE sugli assi più importanti. A partire dal 2004, il numero di progetti prioritari è cresciuto fino a 30 (19 dei quali riguardano il trasporto ferroviario), e il loro elenco è stato formalizzato negli orientamenti per lo sviluppo della rete TEN-T⁴. Detto elenco era stato redatto sulla base delle raccomandazioni di un Gruppo ad alto livello presieduto dall'ex commissario Karel Van Miert (cfr. **figura 5** per un riepilogo delle pietre miliari dello sviluppo della rete TEN-T e dei progetti prioritari, e **allegato III** per l'elenco di questi ultimi). Il **riquadro 2** mostra le fonti di finanziamento dei progetti prioritari.
10. Nel 2009, la Commissione ha intrapreso un riesame approfondito della politica TEN-T, prendendo in considerazione le future sfide politiche ed economiche quali il raggiungimento degli obiettivi in tema di cambiamento climatico, una ulteriore crescita economica, la coesione economica e sociale ed il rafforzamento del ruolo internazionale dell'Europa⁵. La Commissione ha proposto alcune opzioni per lo sviluppo futuro della rete TEN-T, in vista della preparazione di una importante proposta normativa che include una revisione degli orientamenti TEN-T.

RIQUADRO 2

FONTI DI FINANZIAMENTO DEI PROGETTI PRIORITARI

In base a stime recenti, fino al 2007 erano già stati investiti 126,35 miliardi di euro nei progetti prioritari. Era previsto che venissero investiti 154 miliardi di euro fra il 2007 e il 2013, ed ulteriori 119 miliardi di euro in seguito. Il 66 % della somma totale investita nei progetti prioritari fra il 1996 e il 2013 proviene dai bilanci nazionali degli Stati membri (cfr. **tabella 1**).

³ Articolo 154 del trattato che istituisce la Comunità europea (1992). Le reti transeuropee esistono nel campo dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.

⁴ Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 1).

⁵ Cfr. Libro verde — TEN-T: riesame della politica — Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti, COM(2009) 44 definitivo del 4.2.2009.

FIGURA 5

PIETRE MILIARI NELLO SVILUPPO DELLA RETE TEN-T E DEI PROGETTI PRIORITARI

1994 Un gruppo di rappresentanti dei capi di Stato o di governo ha proposto un elenco di 14 «progetti di interesse europeo» (di cui 10 riguardanti le infrastrutture ferroviarie). I cosiddetti «progetti di Essen» sono stati inclusi nei primi orientamenti formali TEN-T.

2001 La Commissione ha pubblicato un Libro bianco sulla politica europea dei trasporti fino al 2010, osservando in particolare il bisogno di rivitalizzare le ferrovie.

2004 Sulla base di proposte degli Stati membri e dei paesi in via di adesione, un Gruppo ad alto livello ha raccomandato progetti di interesse comune della rete TEN-T fino al 2020. Alla fine, 30 cosiddetti progetti prioritari (di cui 19 riguardanti le infrastrutture ferroviarie) sono stati formalmente approvati dal Consiglio.

2005 La strategia di Lisbona rivista enfatizzava l'importanza delle infrastrutture di trasporto per lo sviluppo strategico dell'Europa, sottolineando l'esigenza di far fronte in modo efficiente ai crescenti flussi commerciali mondiali e intra-europei e alle preoccupazioni ambientali, nonché di sostenere lo sviluppo sociale ed economico.

2006 Sono entrati in vigore gli orientamenti TEN-T aggiornati, che introducono la possibilità di un tasso di confinanziamento del 30% per le località transfrontaliere e dispongono la nomina di coordinatori.

2009 La Commissione ha condotto una consultazione formale con gli attori principali riguardo alla base di una rete TEN-T meglio integrata e alla possibile futura natura dei progetti prioritari. Le questioni discusse includevano la definizione di reti principali e lo sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti.

2010 È prevista la pubblicazione da parte della Commissione di un Libro bianco sulla rete TEN-T.

IL COFINANZIAMENTO UE DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

11. Le fonti di finanziamento dei 30 progetti prioritari (eccetto Galileo), i quali includono progetti relativi al trasporto ferroviario, sono ricapitolate nella **tabella 1**⁶.
12. Le tratte dell'infrastruttura ferroviaria cofinanziate dall'UE nell'ambito della politica TEN-T e della politica di coesione sono selezionate dalla Commissione su proposta degli Stati membri e attuate dalle autorità nazionali. Le procedure di aggiudicazione e di selezione adottate dalla Commissione nell'ambito di queste due politiche sono differenti.

⁶ Articolo 17 del regolamento (CE) n. 680/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia (GU L 162 del 22.6.2007, pag. 1). Ogni due anni la Commissione è tenuta a presentare una relazione sulle attività TEN-T realizzate. L'audit ha rivelato che la relazione della Commissione del maggio 2008, pur fornendo generalmente una valida descrizione della situazione dell'epoca, conteneva però inesattezze nelle cifre riguardanti gli investimenti precedenti.

TABELLA 1

FONTI DI FINANZIAMENTO DEGLI INVESTIMENTI NEI 30 PROGETTI PRIORITARI (ESCLUSO GALILEO), 1996-2013

		(miliardi di euro)	1996-1999 UE-15	2000-2006 UE-27	2007-2013 UE-27	Totali	%
Sovvenzioni UE	TEN-T	1,35	2,80	5,40	9,55	3 %	
	Fondo di coesione	3,83	7,00	12,30	23,13	8 %	
	FESR	1,46	4,81	4,70	10,97	4 %	
BEI		9,78	16,10	25,00	50,88	18 %	
Altre fonti (nazionali)		16,23	63,00	106,60	185,83	66 %	
Totale degli investimenti nei progetti prioritari TEN-T		32,65	93,70	154,00	280,35	100 %	

Per quanto riguarda gli investimenti complessivi per il periodo 2007-2013, la Corte ha rilevato una discrepanza fra quanto riportato nel documento *TEN-T Funding in figures*, cioè 154 miliardi di euro, e quanto riportato nella relazione sull'attuazione dei progetti prioritari TEN-T (*TEN-T Priority Project Progress report*), cioè 151 miliardi di euro.

Fonte: documento *TEN-T Funding in Figures*, sito Internet della direzione generale Trasporti ed energia: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/funding/doc/funding_figs.pdf

- 13.** Nel quadro della politica di sviluppo della rete TEN-T, l'UE cofinanzia sia studi che opere (cfr. **tabella 2** per i tassi di cofinanziamento massimi). Per le opere, i progetti cofinanziati riguardano di solito la costruzione di alcuni tronconi o di alcune componenti tecniche di una tratta dei progetti prioritari. I progetti, in concorrenza fra loro, vengono selezionati in base ad una valutazione delle proposte presentate dalle autorità degli Stati membri. A seguito della procedura di valutazione delle proposte nazionali viene compilata una graduatoria dei progetti, ed a quelli valutati migliori viene assegnato il cofinanziamento UE. La direzione generale Mobilità e trasporti è responsabile della politica TEN-T. L'organizzazione della sudetta procedura di valutazione è uno dei compiti recentemente delegati all'Agenzia esecutiva TEN-T.
- 14.** Nel quadro della politica di coesione, il cofinanziamento UE è disponibile per gli Stati membri ammessi a beneficiare del Fondo di coesione⁷ e del FESR (cfr. **tabella 2** per i tassi di cofinanziamento massimi). Responsabile della politica di coesione è la direzione generale Politica regionale. Il cofinanziamento per i progetti del Fondo di coesione⁸ e per i grandi progetti nell'ambito del FESR⁹ necessita dell'approvazione della Commissione, secondo specifiche norme applicabili a ciascun Fondo. Le procedure di approvazione della Commissione includono una verifica della coerenza dei progetti proposti con le strategie nazionali e regionali, nonché un esame della loro fattibilità e del grado di preparazione complessivi. I regolamenti del Fondo di coesione dispongono che i fondi per il settore dei trasporti debbano essere assegnati alla rete TEN-T, ed in particolare ai progetti prioritari¹⁰.

⁷ Fino al 2004, i finanziamenti erano anche accessibili ai paesi in via di adesione nel quadro dell'ISPA. Al momento dell'adesione, detti progetti sono stati convertiti in progetti del Fondo di coesione.

⁸ A partire dal 2007, i progetti sotto i 50 milioni di euro presentati per ottenere il cofinanziamento nel quadro del Fondo di coesione non necessitano dell'approvazione della Commissione.

⁹ Il concetto di «grandi progetti» è sostanzialmente riferito all'ammontare dei fondi che essi comportano. Per il periodo di programmazione 2000-2006, tale definizione copre progetti «il cui costo totale considerato al fine di determinare l'importo della partecipazione dei Fondi supera i 50 milioni di euro»; cfr. articolo 25 del regolamento (CE) n. 1260/1999 del Consiglio (GU L 161 del 26.6.1999, pag. 1) e articolo 39 del regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio (GU L 210 del 31.7.2006, pag. 25), quest'ultimo modificato dal regolamento (UE) n. 539/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 158 del 24.6.2010, pag. 1). Per maggiori informazioni in merito, cfr. Relazione speciale n. 1/2008 sul processo di istruzione e di valutazione dei grandi progetti di investimento dei periodi di programmazione 1994-1999 e 2000-2006.

¹⁰ L'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1164/94 (GU L 130 del 25.5.1994, pag. 1), l'articolo 1, paragrafo 3 del regolamento (CE) n. 1264/1999 (GU L 161 del 26.6.1999, pag. 57), e l'articolo 2, paragrafo 1, lettera a) del regolamento (CE) n. 1084/2006 (GU L 210 del 31.7.2006, pag. 79) dispongono che i fondi relativi ai trasporti nel quadro del Fondo di coesione siano assegnati ai progetti TEN-T e, in particolare, ai progetti di interesse comune definiti dagli orientamenti TEN-T nel 2004.

TABELLA 2

TASSI MASSIMI DI COFINANZIAMENTO NEL QUADRO DELLA POLITICA TEN-T E DELLA POLITICA DI COESIONE (2000-2013)¹

		2000-2006	2007-2013
TEN-T	Studi	50 %	50 %
	ERTMS lungo i binari / a bordo	10 %	50 %
	Tratte transfrontaliere dei progetti prioritari	10 % (20 % dal 2004)	30 %
	Altre tratte dei progetti prioritari	10 % (20% per le strozzature)	20 %
Politica di coesione	Fondo di coesione	85 %	85 %
	FESR	75 %	75 % (80 % per gli Stati membri beneficiari del Fondo di coesione)
	ISPA (fino al 2004)	75 %	–

¹ I tassi di cofinanziamento si applicano solo a quei costi progettuali ritenuti ammissibili conformemente alle norme che disciplinano il sostegno finanziario UE.

ESTENSIONE E APPROCCIO DELL'AUDIT

15. L'audit è stato incentrato sul cofinanziamento UE delle infrastrutture ferroviarie, prendendo in esame l'efficacia di quest'ultimo nel migliorare le prestazioni di trasporto degli assi transeuropei. Il lavoro degli auditor della Corte si è concentrato su quattro aree di rischio principali ed ha esaminato nella fattispecie:

- se i progetti prioritari siano stati un meccanismo efficace per concentrare i fondi UE sui principali assi transeuropei, e, in particolare, in che misura detti progetti siano stati definiti secondo esigenze dimostrabili in termini di servizi ferroviari esistenti e previsti;
- se il sostegno finanziario nel quadro della TEN-T e della politica di coesione sia stato efficacemente diretto sugli assi prioritari, ed in che misura esso fosse potesse contare su procedure di selezione e approvazione valide;
- se le tratte infrastrutturali cofinanziate dall'UE siano state costruite conformemente alle specifiche e, in seguito, se esse abbiano potuto essere utilizzate senza indebiti ritardi e
- se le tratte infrastrutturali cofinanziate dall'UE siano state utilizzate in linea con le previsioni, in particolare nel contesto dell'asse transeuropeo nel quale sono situate.

Foto 2 — Entrata della galleria esplorativa del tunnel di base del Brennero presso Fortezza



© Corte dei conti europea, febbraio 2009.

16. Ai fini dell'audit, la Corte ha analizzato un campione di 21 tratte specifiche cofinanziate dall'UE durante il periodo 2000-2006: 14 finanziate principalmente dallo strumento finanziario TEN-T e sette principalmente nel quadro della politica di coesione. Tali tratte si riferiscono ad otto dei progetti prioritari definiti negli orientamenti TEN-T. Nel suo insieme, il campione copre un totale di 8 683 milioni di euro di investimenti UE, pari al 77 % di tutti gli investimenti in cofinanziamento dell'UE sugli otto progetti prioritari inclusi nel campione, ed al 36 % degli investimenti relativi agli stessi provenienti da tutte le fonti di finanziamento (cfr. **allegato IV** per ulteriori dettagli sul campione, nonché **riquadro 3** per la definizione dei termini usati nella presente relazione).
17. L'attività di audit sul campo ha avuto luogo fra l'ottobre 2008 ed il maggio 2009¹¹, e gli elementi probatori sono stati raccolti nel corso di colloqui con funzionari degli Stati membri, i promotori dei progetti e gli attori principali del settore ferroviario, tramite un esame dei documenti in possesso della Commissione, mediante questionari tecnici compilati dalle istituzioni degli Stati membri nonché nel corso di visite in loco presso questi ultimi. I dati relativi alle prestazioni di trasporto sono stati forniti gestori dell'infrastruttura nazionali.
18. L'audit non ha riguardato la valutazione dei meccanismi di supervisione finanziaria o tecnica esistenti negli Stati membri.

RIQUADRO 3

DEFINIZIONE DEI TERMINI USATI NELLA PRESENTE RELAZIONE

Un **asse ferroviario** è una linea ferroviaria (o un insieme di linee ferroviarie) che copre una lunga distanza e fornisce, lungo il percorso, collegamenti fra numerose importanti località commerciali e/o industriali. Gli assi ferroviari **transeuropei** si estendono in più di uno Stato membro.

Un **progetto prioritario** si riferisce ad un raggruppamento di **tratte** ognuna delle quali riguarda collegamenti fra specifiche località commerciali e/o industriali individuate formalmente come «progetti di interesse comune» dalla normativa UE nel 2004 (decisione n. 884/2004/CE, cfr. **figura 5**). Sebbene a volte ci si riferisca ad esse come «assi», le tratte raggruppate in un progetto prioritario non sono sempre collegate l'una all'altra.

Un **progetto cofinanziato** si riferisce a un equipaggiamento o a un'infrastruttura situati lungo una tratta ferroviaria che è parte di un progetto prioritario e per la quale è stata approvata una sovvenzione UE.

Per esempio, il progetto prioritario 1 riguarda l'asse ferroviario Berlino-Verona / Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo. Per questo progetto prioritario, la Corte ha preso in esame i progetti cofinanziati dall'UE relativi alle seguenti tratte: Stazione centrale di Berlino, Norimberga-Ingolstadt, Kufstein-Innsbruck, galleria di base del Brennero, Bologna-Firenze, Roma-Napoli e Messina-Patti.

¹¹ Nell'esecuzione dell'attività sul campo, il team di audit era assistito da un esperto indipendente dell'industria ferroviaria.

OSSERVAZIONI

DEFINIZIONE DEI PROGETTI PRIORITARI SECONDO ESIGENZE DIMOSTRABILI IN TERMINI DI SERVIZI FERROVIARI ESISTENTI E PREVISTI

- 19.** Data l'importanza dei progetti prioritari come meccanismi per coordinare e concentrare le risorse finanziarie della Comunità, è importante che la loro definizione si basi su un'analisi di esigenze dimostrabili in termini di servizi ferroviari esistenti e previsti.
- 20.** La Corte ha valutato se la procedura con la quale l'elenco dei progetti prioritari è stato redatto nel 2004 fosse valida.

LA PROCEDURA DI DEFINIZIONE DEI PROGETTI PRIORITARI NEL 2004 È STATA CARENTE

- 21.** Gli Stati membri dell'epoca e quelli che hanno aderito in seguito all'UE hanno presentato 100 proposte riguardanti specifici progetti e tratte ad un Gruppo ad alto livello istituito nel 2003¹². Dette proposte sono dapprima state valutate in base ai criteri di preselezione, ed in seguito in base ad un insieme di criteri valutativi definiti dal Gruppo. Le raccomandazioni del Gruppo sono state espresse sotto forma di quattro elenchi di progetti prioritari che includevano 14 progetti in via di completamento (in sostanza i progetti di Essen), 18 progetti il cui inizio era previsto prima del 2010, quattro progetti a lungo termine e 15 altri importanti progetti di coesione territoriale. Il Consiglio europeo si è basato su tali raccomandazioni al momento di deliberare un elenco di 30 progetti prioritari (19 dei quali relativi al trasporto ferroviario) negli orientamenti TEN-T nel 2004. L'analisi svolta dalla Corte ha rivelato significativi punti deboli nell'applicazione dei criteri di preselezione e dei criteri valutativi definiti dal Gruppo:
- o data l'assenza di una definizione chiara di cosa costituisse un grande asse europeo, i responsabili della valutazione dei progetti hanno dichiarato di avere avuto difficoltà a valutare in modo coerente i meriti dell'ubicazione delle tratte proposte;

¹² Detto Gruppo, presieduto dall'ex commissario Karel van Miert, era composto di un rappresentante per ogni Stato membro, un osservatore per ogni paese in via di adesione ed un osservatore della Banca europea per gli investimenti.

- le analisi presentate a supporto della redditività economica e dei benefici socio-economici delle tratte proposte erano in quantità variabile e mancavano di coerenza, rendendo problematico il confronto tra i meriti dei progetti proposti per i responsabili della valutazione;
- le proposte di progetto fornivano informazioni insufficienti ed incoerenti sul valore aggiunto europeo atteso dai progetti, specialmente per quanto riguarda il volume di traffico transeuropeo previsto.

¹³ Rapporto del 27 giugno 2003 del Gruppo ad alto livello sulla rete transeuropea di trasporto, pag. 47.

I PROGETTI PRIORITARI NON COSTITUISCONO DESCRIZIONI DEFINITIVE DEI PRINCIPALI ASSI FERROVIARI TRANSEUROPEI

- 22.** Sebbene vi possano essere significative similarità fra i progetti prioritari ed i principali assi ferroviari transeuropei (come definiti dall'industria), i progetti prioritari non possono essere considerati come descrizioni definitive di tali assi. Ciò trova conferma nelle seguenti osservazioni:

- in primo luogo, il lavoro del Gruppo ad alto livello non ha avuto come punto di partenza l'analisi dei flussi di traffico effettivi e previsti lungo gli assi principali, ed il Gruppo ha notato tale carenza nel proprio rapporto: «Il Gruppo non ha avuto il tempo di individuare questi assi principali... [e] ... I progetti prioritari consentono di farsi un'idea iniziale della probabile mappa di tali assi»¹³;

RIQUADRO 4

ESEMPI DI CORRIDOI ERTMS NON COINCIDENTI CON I PROGETTI PRIORITARI

Il corridoio ERTMS B che attraversa la Germania in direzione nord-sud non coincide con il progetto prioritario fra Hannover e Monaco di Baviera.

Il corridoio ERTMS D fra Barcellona e Valencia coincide solo in parte con un progetto prioritario.

Il corridoio ERTMS F che attraversa la Germania e la Polonia in direzione est-ovest non coincide con alcun progetto prioritario. Le autorità polacche hanno posto maggiore enfasi su questo asse est-ovest (investendovi 528 milioni di euro fino ad oggi) rispetto a quello nord-sud del progetto prioritario 23, sul quale hanno investito 449 milioni di euro.

- in secondo luogo, in un successivo esercizio volto ad individuare i corridoi ferroviari europei lungo i quali doveva essere installato in via prioritaria l'ERTMS (sponsorizzato da Karel Vinck, il coordinatore nominato dalla Commissione, cfr. paragrafo 26), un ampio consenso è stato ottenuto in seno all'industria ferroviaria, e nel 2008 ci si è accordati su sei di tali corridoi¹⁴. È da notare che non tutti questi sei corridoi su cui l'industria si è trovata d'accordo coincidono esattamente con i percorsi dei progetti prioritari (cfr. **riquadro 4**);
- in terzo luogo, i collegamenti verso alcuni importanti porti marittimi (tra cui Marsiglia, Rostock, Bremerhaven e Le Havre) non sono inclusi nei progetti prioritari; altri porti importanti, come Gioia Tauro, sono situati nei pressi di una tratta di un progetto prioritario, ma i relativi collegamenti non sono inclusi nei progetti prioritari;
- infine, i progetti prioritari non sempre coincidono con gli assi transeuropei definiti dalle associazioni di categoria.

23. Tali carenze implicano che miglioramenti nella definizione dei progetti prioritari potrebbero ulteriormente rafforzare il coordinamento e la concentrazione delle risorse finanziarie UE.

24. Nel proprio rapporto del 2003, il Gruppo ad alto livello sollecitava la Commissione a migliorare l'analisi dei flussi di traffico transeuropei, in modo che potessero servire da base per le future revisioni dell'elenco dei progetti prioritari¹⁵. Nel 2009, la Commissione ha avviato un dibattito sul futuro della politica dei trasporti transeuropei, riconoscendo il bisogno di affinare i concetti che sono alla base della rete ferroviaria transeuropea, ed ha suggerito la necessità di disporre di una visione più chiara al momento della definizione delle priorità di investimento¹⁶. La Commissione ha altresì suggerito che lo sviluppo del trasporto ferroviario merci transeuropeo trarrebbe vantaggio dalla definizione di corridoi dedicati in base a studi di mercato¹⁷.

¹⁴ Memorandum d'intesa del luglio 2008 fra la Commissione europea e le associazioni ferroviarie europee (CER, UIC, UNIFE, EIM, Gruppo industriale GSM-R, ERFA) sul rafforzamento della cooperazione per accelerare l'attuazione dell'ERTMS.

¹⁵ Rapporto del 27 giugno 2003 del Gruppo ad alto livello sulla rete transeuropea di trasporto, capitolo 6.4.3, paragrafo 11, Bruxelles.

¹⁶ COM(2009) 279 definitivo, comunicazione della Commissione «Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di agevole uso», Bruxelles, 17.6.2009.

¹⁷ COM(2008) 852 definitivo, proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, Bruxelles, 11.12.2008.

CONCENTRAZIONE, SELEZIONE ED APPROVAZIONE DEL SOSTEGNO FINANZIARIO UE

25. È importante che gli investimenti UE siano mirati perché:

- o il fabbisogno di finanziamenti dei progetti prioritari è significativo ed i finanziamenti provenienti dalle varie fonti sono modesti;
- o i progetti prioritari hanno una dimensione transeuropea che può trascendere gli interessi nazionali.

26. La normativa UE considera priorità fondamentali della rete transeuropea l'eliminazione delle strozzature e il completamento dei collegamenti mancanti (in particolare per le tratte transfrontaliere)¹⁸. In una relazione speciale pubblicata nel 2005, la Corte osservava che «il contributo finanziario TEN-T viene concesso in maniera troppo frammentaria e non è concentrato sufficientemente sui progetti (o sezioni di progetti) transfrontalieri. In tal modo, le TEN-T non possono fornire appieno il proprio valore aggiunto europeo»¹⁹. Da quando tali osservazioni sono state formulate, sono avvenuti significativi cambiamenti:

- o un aggiornamento della normativa TEN-T che, fra l'altro, ha introdotto la possibilità di sovvenzioni TEN-T per tratte transfrontaliere fino ad un massimo del 30 % dei costi ammissibili;
- o nel luglio 2005, la Commissione ha nominato sei coordinatori²⁰ «per facilitare l'attuazione coordinata di taluni progetti, in particolare progetti transfrontalieri o sezioni transfrontaliere di essi»²¹ (cfr. **allegato V**).

27. Ai fini della presente relazione, la Corte ha considerato tali sviluppi, ed in particolare ha preso in esame:

- o la concentrazione del cofinanziamento TEN-T sulle tratte transfrontaliere ed il relativo stato di avanzamento nel quadro dei progetti prioritari del campione;
- o il ruolo svolto dai coordinatori nominati dalla Commissione;

¹⁸ Decisione n. 884/2004/CE e regolamento (CE) n. 680/2007. Inoltre, nella sua risposta alla comunicazione della Commissione «Riformare il bilancio, cambiare l'Europa», la Corte ha sottolineato che la spesa avente effetti transfrontalieri o di interesse comune è prima facie una migliore candidata per l'azione UE rispetto alla spesa con effetti geograficamente limitati.

¹⁹ Relazione speciale n. 6/2005 sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), corredata delle risposte della Commissione.

²⁰ La Commissione ha in seguito aggiornato tale elenco nel 2007, 2009 e 2010.

²¹ Articolo 17 bis della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1).

- la qualità degli studi analitici disponibili per contribuire a eliminare le strozzature sugli assi transeuropei;
- fino a che punto le procedure di approvazione nell'ambito del Fondo di coesione (e dei grandi progetti FESR) siano sufficientemente efficaci nell'individuare i punti deboli nella definizione e preparazione dei progetti, nonché fino a che punto i cambiamenti delle procedure di selezione nell'ambito della rete TEN-T abbiano ovviato alle carenze riscontrate dalla Corte nella sua precedente relazione speciale.

LA CONCENTRAZIONE DEL COFINANZIAMENTO TEN-T SULLE ZONE TRANSFRONTALIERE È MIGLIORATA DAL 2006, MA RIMANE MOLTO DA FARE

- 28.** La concentrazione degli investimenti dei fondi TEN-T sulle zone transfrontaliere è aumentata in maniera significativa nel periodo di programmazione 2007-2013 rispetto a quello 2000-2006. Gli investimenti nelle zone transfrontaliere rappresentavano il 37 % degli investimenti TEN-T nel periodo 2000-2006, mentre si prevede che nel periodo 2007-2013 ne rappresenteranno il 71 %. Sebbene non vi siano elementi probatori diretti che ne attestino in maniera conclusiva l'influenza quanto a tale miglioramento, l'aumento dei tassi di cofinanziamento TEN-T per le tratte transfrontaliere dal 10% al 30 % e le attività svolte dai coordinatori per indurre gli Stati membri a proporre tratte transfrontaliere sono stati fattori che sono intervenuti durante tale periodo.
- 29.** Come in precedenza constatato dalla Corte, in base alle schede di proposta presentate dagli Stati membri, 14 delle tratte esaminate ai fini dell'audit, il cui cofinanziamento tramite TEN-T è stato approvato prima del 2006, sarebbero state realizzate comunque, sebbene con modifiche e/o rischi aggiuntivi. Al contrario, nel documento di proposta di un importante progetto approvato nel periodo 2007-2013 (galleria di base del Brennero) si afferma che esso non potrebbe essere realizzato senza il cofinanziamento UE.
- 30.** Negli Stati membri beneficiari lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie può essere finanziato anche dal Fondo di coesione e dal FESR (7 delle 21 tratte esaminate ai fini dell'audit hanno ricevuto finanziamenti da tali fonti). Per esempio, in Spagna, tutti i cofinanziamenti del Fondo di coesione per l'infrastruttura ferroviaria nel periodo 2000-2006 erano concentrati sui progetti prioritari. Tuttavia, non vi è alcun obbligo formale di dare priorità agli investimenti del Fondo di coesione nelle zone transfrontaliere.

31. Progredire nello sviluppo delle infrastrutture nelle zone transfrontaliere comporta sfide politiche e tecniche. Spesso sono necessari lunghi negoziati fra gli Stati membri confinanti, nel quadro di conferenze intergovernative, prima che vengano siglati accordi bilaterali, che di solito comportano la formale conclusione di trattati. Un esame complessivo dello stato di avanzamento in 13 località transfrontaliere all'interno dei progetti prioritari del campione ha rivelato che rimane ancora molto da fare, e che è necessario un lavoro continuo e significativo prima che lo sviluppo di tali tratte venga completato (cfr. **tabella 3**).

TABELLA 3

Sviluppo delle infrastrutture nelle località transfrontaliere nell'ambito dei progetti prioritari del campione

		Località	Realizzato	In costruzione	Studio/ fase preparatoria	Pianificazione non iniziata
Progetto prioritario 1	Germania-Austria	Monaco di Baviera-Kufstein			✓	
	Austria-Italia	Galleria del Brennero			✓	
Progetto prioritario 2	Germania-Belgio	Aachen-Düren-Colonia		✓		
	Paesi Bassi-Belgio	Rotterdam-Anversa	✓			
Progetto prioritario 3	Francia-Spagna (Atlantico)	Dax-Vitoria				✓
	Francia-Spagna (Mediterraneo)	Perpignan-Figueras	✓			
Progetto prioritario 6	Francia-Italia	Lione-Torino			✓	
Progetto prioritario 17	Francia-Germania	Ponte di Kehl		✓		
	Germania-Austria	Mühldorf-Freilassing				✓
	Austria-Slovacchia	Vienna-Bratislava			✓	
Progetto prioritario 23	Polonia-Slovacchia	Bielsko Biala-Zwardoń			✓	
Progetto prioritario 24	Paesi Bassi-Germania	Zevenaar-Emerich		✓		
	Germania-Francia	Mulhouse			✓	

I COORDINATORI HANNO AVUTO UN'INFLUENZA POSITIVA NEL CONCENTRARE GLI INVESTIMENTI SUI PROGETTI PRIORITARI E NEL FACILITARNE GLI SVILUPPI

3.2. I coordinatori hanno influenzato in modo positivo l'uso mirato degli investimenti UE, in particolare:

- facilitando i contatti tra gli attori principali, al fine di far progredire lo sviluppo di infrastrutture sulle tratte problematiche dei progetti prioritari, specialmente lì dove è stato necessario concordare una visione chiara e condivisa del mercato di trasporto ferroviario oggetto degli interventi e le specifiche degli sviluppi infrastrutturali richiesti²² (per esempio, l'accordo fra le autorità francesi e quelle spagnole sulla diramazione mediterranea del progetto prioritario 3²³, nonché la Brenner Corridor Platform, cfr. **riquadro 5**);
- rammentando agli Stati membri l'importanza di proporre per il cofinanziamento UE tratte specifiche (per esempio, riguardanti il corridoio del Brennero nel progetto prioritario 1 e le strozzature e le tratte transfrontaliere presso Stoccarda e fra Monaco di Baviera e Freilassing nel progetto prioritario 17), sottolineando allo stesso tempo che altre tratte, come quelle includenti infrastrutture di stazione non direttamente connesse all'operatività dei treni, non sarebbero state viste favorevolmente;
- stimolando la cooperazione fra le autorità ferroviarie degli Stati membri circa il miglioramento delle prestazioni di trasporto e la limitazione di problemi operativi e di altra natura sui corridoi esistenti (quali l'IQ-C — cfr. **riquadro 14** — il gruppo di lavoro tecnico istituito per il progetto prioritario 6 e i corridoi ERTMS).

RIQUADRO 5

LA BRENNER CORRIDOR PLATFORM (PIATTAFORMA PER IL CORRIDOIO DEL BRENNERO)

Facilitando l'interazione fra i principali attori italiani, austriaci e tedeschi, Karel Van Miert, il coordinatore dell'epoca, ha contribuito alla creazione della Brenner Corridor Platform che, sviluppando la precedente cooperazione, è stato il forum essenziale per raggiungere un accordo sugli obiettivi e le specifiche di progetto degli sviluppi infrastrutturali proposti (inclusa la galleria di base del Brennero).

²² Cfr. presa di posizione (Position Paper) dei coordinatori europei in materia di trasporto (Karel Van Miert, Étienne Davignon, Carlo Secchi, Laurens Jan Brinkhorst, Péter Balázs, Karla Peijs, Luís Valente De Oliveira, Pavel Telička, Karel Vinck) sul futuro della politica TEN-T, Bruxelles, 6 ottobre 2009.

²³ Relazione annuale del coordinatore europeo Étienne Davignon, progetto prioritario n. 3, Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe, Bruxelles, Agosto 2009.

L'INDIVIDUAZIONE DELLE STROZZATURE POTREBBE ESSERE MIGLIORATA

- 33.** Un'analisi accurata ed affidabile è un prerequisito importante per l'individuazione delle tratte dei progetti prioritari che presentano strozzature, ed è pertanto un elemento chiave da considerare per la prioritarizzazione degli investimenti UE. Invece, una solida analisi empirica delle strozzature sui più importanti assi transeuropei non è disponibile e, per individuare dette strozzature, la Commissione si affida sostanzialmente alle analisi svolte dagli stessi Stati membri, completate negli ultimi anni da informazioni raccolte dai coordinatori.

VI ERANO PUNTI DEBOLI NELLE PROCEDURE DI SELEZIONE E DI APPROVAZIONE DELLA COMMISSIONE

NEL QUADRO DEL FONDO DI COESIONE SONO STATI APPROVATI PROGETTI CHE NON ERANO STATI PREPARATI IN MANIERA ACCURATA

- 34.** La Corte ha esaminato fino a che punto le procedure di approvazione dei progetti infrastrutturali ferroviari presentati nel quadro del Fondo di coesione o come grandi progetti nel quadro del FESR fossero sufficientemente valide da permettere l'individuazione di punti deboli nella definizione e preparazione dei progetti.

35. Per i progetti infrastrutturali ferroviari cofinanziati dal Fondo di coesione, la Corte ha notato che la valutazione degli aspetti tecnici dei progetti proposti era stata svolta in modo insufficiente. Nei casi analizzati, l'unico esame dei progetti presentati nel quadro del Fondo di coesione consisteva nella cosiddetta consultazione interservizi all'interno della Commissione, tramite la quale i documenti relativi alle proposte di progetto venivano trasmessi dalla direzione generale Politica regionale ad altri servizi della Commissione per ottenere da questi ultimi un parere. Tuttavia, da un attento esame dei documenti della Commissione è emerso che non è stata svolta alcuna analisi approfondita di natura tecnica su cui basare tali pareri. In assenza della consultazione di esperti esterni in materia di infrastruttura ferroviaria, la sola consultazione interna non costituisce un valido meccanismo per l'esame tecnico dei progetti. Inoltre, non è stata posta sufficiente attenzione sulla verifica dell'adeguata preparazione dei progetti approvati. Nel caso del progetto Madrid-Levante, la direzione generale Politica regionale ha richiesto il parere della Banca europea per gli investimenti (BEI) sulla proposta di progetto. Tuttavia, nonostante la BEI avesse sollevato specifiche preoccupazioni circa l'adeguatezza delle specifiche del progetto, questo è stato ammesso a beneficiare dei finanziamenti del Fondo di coesione. Detto progetto ha in seguito registrato incrementi di costo dell'89 % rispetto all'importo indicato nei documenti di proposta (cfr. **riquadro 8**). La Corte nota che la procedura di approvazione dei grandi progetti è cambiata dal 2007.

LE PROCEDURE DI SELEZIONE DEI PROGETTI NEL QUADRO DELLA TEN-T SONO STATE AGGIORNATE, MA ESISTONO ANCORA MARGINI PER ULTERIORI MIGLIORAMENTI

36. La Corte ha esaminato i cambiamenti apportati alle procedure per selezionare le proposte di progetti di infrastruttura ferroviaria presentate per richiedere il cofinanziamento nel quadro della TEN-T; in particolare, la Corte intendeva verificare in che misura si fosse rimediato ai punti deboli da essa individuati in precedenza nella propria relazione speciale.

37. Sulla base delle precedenti raccomandazioni della Corte²⁴, le procedure di selezione dei progetti TEN-T sono state modificate. Nello specifico:

- le procedure di valutazione delle proposte sono state aggiornate, in particolare per includere il ricorso ad esperti esterni;
- i coordinatori contribuiscono a fornire informazioni puntuale in merito alla situazione sul campo dei progetti prioritari;
- un insieme di compiti è stato delegato all'Agenzia esecutiva per la TEN-T, recentemente istituita²⁵.

38. Nonostante quanto sopra, vi sono ancora margini di miglioramento per quanto riguarda l'utilizzo dell'analisi costi-benefici. È importante notare che l'analisi costi-benefici, insieme all'analisi ambientale e socio-economica, permette di comparare i meriti dei progetti proposti durante la procedura di selezione. Un esame della documentazione relativa alla selezione dei progetti ha rivelato che erano state presentate solo informazioni sommarie circa l'analisi costi-benefici di un dato progetto proposto e che, in pratica, le informazioni contenute in queste sintesi non erano coerenti in termini di variabili considerate, livello di dettaglio o ipotesi di base. Le ipotesi sui futuri flussi di traffico costituiscono elementi essenziali di tale analisi. Sono state prese alcune misure per far sì che le ipotesi sui flussi di traffico fossero coerenti (ad esempio, riguardo alle gallerie alpine), ma si è trattato di casi isolati. Un modello coerente dei flussi di traffico ferroviario in Europa, che potrebbe fornire elementi utili per la politica generale così come per la selezione di uno specifico progetto, deve ancora essere elaborato.

²⁴ Relazione speciale n. 6/2005, paragrafi 35, 43 e da 52 a 58.

²⁵ Decisione della Commissione 2007/60/CE, del 26 ottobre 2006, che istituisce l'Agenzia esecutiva per la rete transeuropea di trasporto, in applicazione del regolamento (CE) n. 58/2003 del Consiglio (GU L 32 del 6.2.2007, pag. 88).

COSTRUZIONE DELLE INFRASTRUTTURE COFINANZIATE DALL'UE SECONDO LE SPECIFICHE E LORO DISPONIBILITÀ

- 39.** Per ognuna delle tratte cofinanziate che sono state controllate ai fini dell'audit, la Corte ha esaminato l'attuazione del progetto per verificare in che misura l'infrastruttura della tratta fosse stata costruita secondo le specifiche, ed in seguito se essa sia stata pronta per l'utilizzo senza indebiti ritardi. È stata anche esaminata la situazione relativa agli incrementi dei costi dei progetti.
- 40.** L'**allegato VI** mostra la fase di realizzazione delle 21 tratte cofinanziate dall'UE esaminate ai fini dell'audit.

LE INFRASTRUTTURE PROGETTATE SONO REALIZZATE CONFORMEMENTE ALLE SPECIFICHE

- 41.** Le 14 tratte completate considerate nel campione sono state dotate dell'infrastruttura tecnica indicata nelle specifiche. Per circostanze emerse durante la costruzione, sono state apportate giustificabili modifiche alle specifiche tecniche. In un caso, alcune condizioni tecniche non erano state pienamente previste nelle specifiche di progetto (cfr. **riquadro 6**).

RIQUADRO 6

CONDIZIONI TECNICHE NON DEL TUTTO PREVISTE NELLE SPECIFICHE DI PROGETTO

Sebbene la linea **Norimberga-Ingolstadt** fosse stata costruita secondo le specifiche per consentire un uso misto, è apparso chiaro durante i controlli di sicurezza che, per questioni di pressione, due treni non potevano incrociarsi nelle tratte in galleria. Questa linea viene adesso utilizzata soltanto per treni passeggeri ad alta velocità.

- 42.** Anche le cinque tratte in costruzione al momento dell'audit procedevano secondo le specifiche. Per le due tratte alpine in galleria a lungo termine (Moncenisio e Brennero, cfr. **foto 5**, pag. 37), la natura e l'entità delle modifiche alle specifiche tecniche apportate durante la fase di pianificazione e la fase esplorativa sono in linea con ciò che ci si può attendere data la particolare complessità di tali tratte. Ad esempio, dette modifiche sono dettate dall'esigenza di tener conto di preoccupazioni ambientali o altri sviluppi.
- 43.** La Corte ha preso nota dell'esperienza di un progetto sostenuto dalla Commissione per facilitare una rete di divulgazione delle conoscenze in tema di gestione ed organizzazione di grandi progetti infrastrutturali in Europa²⁶. Detto progetto ha prodotto utili effetti in termini di sviluppo di contatti fra gestori di progetti nonché di scambio di conoscenze pratiche, e costituisce una esperienza sulla quale potrebbero essere basate future iniziative.

RIQUADRO 7

TRATTA INTERNAZIONALE PERPIGNAN-FIGUERAS

La **tratta internazionale Perpignan-Figuera**s (lunga 44 km, inclusa la galleria di 8 km di Le Perthus) consentirà ai treni opportunamente dotati dello scartamento standard UIC (*Union Internationale des Chemins de fer*, Unione internazionale delle ferrovie) di viaggiare senza interruzioni tra la Francia e la Spagna, e permetterà miglioramenti nel flusso di traffico merci e passeggeri. Tale tratta rappresentava l'unico vero partenariato pubblico-privato all'interno del campione di audit, e l'assegnatario ha completato la costruzione dell'opera alla fine del 2009. Grazie ad un'approfondita e dettagliata preparazione, il progetto è stato completato rispettando più o meno i tempi e la dotazione previsti. Tuttavia, nonostante detta linea sia connessa alla rete ferroviaria presso Perpignan, non vi è ancora, al momento, alcuna linea di collegamento dal lato spagnolo a Figueras. Sono in corso lavori fra Barcellona e Figueras per realizzare detto collegamento con lo scartamento standard UIC, ma non saranno completati prima del 2012. È quindi impensabile che la nuova tratta internazionale possa essere utilizzata a pieno regime prima di almeno due anni dalla data del suo completamento. Una soluzione temporanea, che prevede l'installazione di un terzo binario fra Girona e Figueras per permettere l'utilizzo della linea sia ai treni con scartamento standard UIC sia a quelli con scartamento iberico, potrà essere realizzata entro la fine del 2010, ma, nel migliore dei casi, consentirà solo un utilizzo parziale della nuova linea.

²⁶ Si tratta del progetto Netlipse, finanziato nel quadro del Sesto programma quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico (cfr. sito www.netlipse.eu).

Foto 3 — Nuove linee non ancora utilizzate sulla tratta internazionale Perpignan-Figueras



© Corte dei conti europea, marzo 2009.

VI SONO TALVOLTA RITARDI CHE NON CONSENTONO L'UTILIZZO DELLE INFRASTRUTTURE

- 44.** Al momento dell'audit, tutte le 14 tratte completate, tranne due, erano pronte per essere utilizzate. Tuttavia, per un'importante tratta transfrontaliera, la tratta internazionale Perpignan-Figueras fra Francia e Spagna (cfr. **riquadro 7** e la **foto 3**), un ritardo nella realizzazione del collegamento con le tratte vicine ha fatto sì che, benché l'opera fosse completata, non potesse essere utilizzata.

INCREMENTI DEI COSTI PER TUTTE LE TRATTE, DOVUTI PRINCIPALMENTE A CAUSE IMPREVEDIBILI

- 45.** Incrementi dei costi dei progetti sono stati osservati in tutti i casi (cfr. **riquadro 8**). Quasi sempre, detti incrementi sono stati originati da fattori imprevedibili emersi durante la fase di costruzione, ad esempio condizioni geografiche inaspettatamente difficili, requisiti di tutela ambientale, requisiti di sicurezza e offerte dei contraenti maggiori del previsto²⁷.

²⁷ La ricerca universitaria mostra che i mega-progetti sono imprese molto complesse e che, storicamente, gli incrementi di costo significativamente superiori alla dotazione iniziale sono molto comuni: di fatto, uno sfornamento dei costi di una percentuale che va dal 50 % al 100 % in termini reali è comune, ed uno sfornamento superiore al 100 % non è raro. Cfr. Flyvbjerg B., Bruzelius N., and Rothengatter W., *Megaprojects and risk: An anatomy of ambition*, Cambridge University Press, 2003, pag. 44. Cfr. anche Hugo Priemus, Bent Flyvbjerg, Bert Van Wee, *Decision-making on Mega-projects: Cost-benefit Analysis, Planning and Innovation*, Edward Elgar Publishing Ltd, 2008, ISBN 1845427378.

RIQUADRO 8

INCREMENTI DI COSTO OSSERVATI NELLE TRATTE ESAMINATE AI FINI DELL'AUDIT

Le informazioni sui costi erano disponibili per 19 delle 21 tratte controllate. Undici tratte hanno registrato incrementi di costo fino al 49 %, sei tratte incrementi fra il 50 % ed il 100 % e due tratte di più del 100 %. Complessivamente, l'ampiezza di tali incrementi era in linea con quelli osservati in altri studi relativi a progetti di infrastruttura di trasporto su larga scala. Fra le tratte esaminate, quella **Varsavia-Gdynia** (finanziata nel quadro della politica di coesione) ha subito l'incremento di costo più rilevante, pari al 166 %, passando da 475 milioni di euro stimati nella proposta di progetto del 2004 a 1 265 milioni di euro secondo le ultime stime del novembre 2009.

- 46.** I progetti preparati in modo approfondito e dettagliato erano meno soggetti ad incrementi di costo: ad esempio, la tratta Perpignan-Figueras, completata più o meno nei tempi ed ai costi previsti (cfr. *riquadro 7*). A confronto, i progetti la cui preparazione era stata meno approfondita e dettagliata andavano incontro ad un maggior rischio di incrementi più significativi: ad esempio, la tratta Madrid-Levante, in merito alla quale la BEI aveva espresso riserve, ha fino ad oggi subito un incremento di costo dell'89 % (cfr. paragrafo 35).
- 47.** Detti incrementi di costo non hanno avuto una diretta incidenza sul bilancio dell'UE perché gli investimenti dell'UE erano limitati agli importi inizialmente accordati. Tuttavia, tali incrementi dovrebbero essere considerati alla luce del fabbisogno di ingenti investimenti dei progetti prioritari e della sempre crescente necessità di attrarre gli investimenti del settore privato. Il rischio di incrementi di costo può accrescere le preoccupazioni circa i bassi tassi di rendimento e rappresentare quindi un disincentivo per gli investitori del settore privato.
- 48.** Per tener conto della complessità dei progetti e del rischio di incrementi dei costi, alcuni progetti (ad esempio, la galleria di base del Brennero) hanno previsto dei fondi di riserva, al fine di ridurre l'eventuale impatto di tali incrementi sui bilanci complessivi.

PRESTAZIONI DI TRASPORTO NELLE TRATTE CHE HANNO BENEFICIATO DEGLI INVESTIMENTI UE NEL QUADRO DEI PROGETTI PRIORITARI

- 49.** I servizi passeggeri ad alta velocità sono di solito concepiti per rispondere ad una domanda di servizi ferroviari fra importanti aree urbane in grado di competere con il trasporto su strada o con quello aereo a corto raggio; è pertanto di primaria importanza offrire collegamenti da punto a punto affidabili, confortevoli e soprattutto veloci. Per il trasporto merci, la logica è diversa: più lungo è il tragitto, maggiori sono le possibilità che il trasporto su ferrovia sia competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, in particolare a quello su strada. Le rotte transeuropee su più lunga distanza devono viaggiare su più di una rete nazionale.

50. Una volta che l'infrastruttura ferroviaria è completata ed è in servizio, può essere pienamente sfruttata solo se i servizi ferroviari operano come previsto. La Corte ha verificato:

- se le prestazioni di trasporto corrispondano alle attese, sulle tratte riservate ai servizi passeggeri ad alta velocità oppure sulle tratte convenzionali per trasporto merci o ad uso misto;
- in che misura i vincoli sistematici limitano le prestazioni di trasporto sugli assi su cui sono situate le tratte cofinanziate dall'UE, ed i progressi compiuti per rendere meno stringenti detti vincoli.

51. L'**allegato VI** mostra la fase di realizzazione delle tratte cofinanziate dall'UE esaminate ai fini dell'audit.

Foto 4 — Treno passeggeri ad alta velocità (AVE) alla stazione di Chamartín prima della partenza sulla linea Madrid-Segovia-Valladolid che passa attraverso la galleria di Guadarrama lunga 28 km



© Corte dei conti europea, marzo 2009.

LE PRESTAZIONI DI TRASPORTO NELLE TRATTE DEDICATE AI SERVIZI PASSEGGERI AD ALTA VELOCITÀ SONO IN LINEA CON LE ATTESE

- 52.** Otto delle 21 tratte esaminate ai fini dell'audit facevano parte delle nuove linee passeggeri ad alta velocità in costruzione; di queste, al momento dell'audit, sette erano in servizio (cfr. **foto 4**). I servizi ferroviari operano come previsto su sei di queste linee, ed i problemi che hanno ritardato l'entrata in servizio a pieno regime sulla settima linea (HSL Zuid) sono stati recentemente risolti. I promotori dei progetti generalmente avevano previsto che i progetti avrebbero avuto impatti significativi nei mercati di destinazione, ed i dati disponibili indicano che le prestazioni di trasporto effettivamente ottenute sono in linea con le attese (cfr. **riquadro 9**). Il fatto che tale infrastruttura sia riservata a servizi omogenei e ben definiti fa sì che il suo utilizzo, per quanto altamente tecnico, non sia complicato dalla necessità di provvedere ad un utilizzo misto.

RIQUADRO 9

SERVIZI PASSEGGERI AD ALTA VELOCITÀ CHE HANNO RAGGIUNTO I PROPRI OBIETTIVI

La tratta **Madrid-Barcellona** ha portato ad una diminuzione dei tempi di percorrenza fra le due città, passando dalle sei ore e 35 minuti del 1998 alle due ore e 30 minuti, sottraendo così quote di mercato ai servizi di trasporto aereo. Il numero di passeggeri è aumentato, passando da 2,62 milioni (2007) a 5,8 milioni (2008).

La tratta della **Stazione centrale di Berlino** ha consentito un risparmio di tempo di 25 minuti nel cambio di treni fra gli assi nord-sud e quelli est-ovest, e fornisce altresì opportunità di viaggio completamente nuove.

La tratta **LGV Est (fase 1)** permette di raggiungere velocità fino a 320 km/ora e quindi il tempo di percorrenza fra Parigi e Strasburgo è sceso da tre ore e 50 minuti a due ore e venti minuti, e quello fra Parigi e Lussemburgo da tre ore e 35 minuti a due ore e cinque minuti, comportando una riduzione dei servizi di trasporto aereo fra Parigi e gli aeroporti vicini alle città che adesso beneficiano del collegamento ferroviario ad alta velocità.

Le linee passeggeri ad alta velocità **Francoforte sul Meno-Colonia** e **Norimberga-Ingolstadt** hanno migliorato il trasporto passeggeri diretto, ed al tempo stesso liberato capacità sulle linee ad utilizzo misto/merci già esistenti.

PER LE TRATTE DESTINATE AL TRASPORTO MERCI CONVENZIONALE O AL TRAFFICO MISTO, LE PRESTAZIONI DI TRASPORTO NON SONO ANCORA ALL'ALTEZZA DELLE ASPETTATIVE

- 53.** Delle tratte esaminate ai fini dell'audit, 13 si riferivano ad infrastrutture per utilizzo misto o per trasporto merci, e di queste solo cinque erano entrate in servizio. Tali tratte avevano generalmente come obiettivo l'attenuazione delle strozzature, l'incremento della capacità e la riduzione dei tempi di percorrenza (cfr. anche il **riquadro 10** per le gallerie alpine).
- 54.** Il raggiungimento degli obiettivi in termini di prestazioni di trasporto sulle cinque tratte in servizio è stato problematico, fino al punto che nessuna di esse è attualmente utilizzata come previsto. I principali fattori che influenzano il raggiungimento degli obiettivi in termini di prestazioni di trasporto riguardano, da un lato, la domanda di servizi che potrebbero potenzialmente essere forniti utilizzando l'infrastruttura in questione e, dall'altro, l'interoperabilità e altri vincoli del sistema ferroviario che causano l'interruzione dei servizi ferroviari transeuropei. Ciò conferma che, nell'insieme, il progresso del trasporto ferroviario transeuropeo dipende dal raggiungimento di sinergie fra gli effetti delle misure normative riguardanti i mercati e le misure in tema di interoperabilità e politica di cofinanziamento, un'opinione questa sottolineata anche dai coordinatori²⁸.

²⁸ Cfr. presa di posizione (Position Paper) dei coordinatori europei in materia di trasporto (Karel Van Miert, Étienne Davignon, Carlo Secchi, Laurens Jan Brinkhorst, Péter Balázs, Karla Peijs, Luís Valente De Oliveira, Pavel Telička, Karel Vinck) sul futuro della politica TEN-T, Bruxelles, 6 ottobre 2009.

Riquadro 10

TRATTE SPECIALI: LE GALLERIE ALPINE DEL BRENNERO E DEL MONCENISIO

Sono tratte particolarmente importanti, che creano gallerie fra l'Austria e l'Italia ([Brennero](#)) e fra la Francia e l'Italia ([Moncenisio](#)) per ottenere una maggiore efficienza del trasporto merci e passeggeri, eliminando la necessità di attraversare le Alpi attraverso gli itinerari esistenti soggetti a limitazioni, il che è indesiderabile sia in un'ottica di trasporto che dal punto di vista ambientale. Sebbene previste per un futuro utilizzo misto, dette gallerie sono primariamente destinate al trasporto merci; i promotori dei progetti si aspettano di avere un impatto trasformazionale sul mercato dei tragitti di riferimento, incentivando un volume di traffico merci significativamente più alto di quello attualmente possibile, guadagnando così significative quote del mercato complessivo rispetto ad altre modalità di trasporto. Questi progetti sono iniziative a lungo termine (10-15 anni) e sono attualmente nella fase di pianificazione ed esplorativa.

Foto 5 — Entrata della galleria esplorativa del tunnel di base del Brennero presso Fortezza



© Corte dei conti europea, febbraio 2009.

**L'INCIDENZA NEGATIVA DEI VINCOLI DI SISTEMA PUÒ AVERE
ENTITÀ ANALOGA AGLI INCREMENTI DELLE PRESTAZIONI
DERIVANTI DA COSTOSI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI**

- 55.** L'utilizzo che viene fatto dell'infrastruttura ferroviaria dipende da una varietà di fattori, incluse le condizioni economiche generali²⁹, gli sviluppi relativi ai porti, alle gallerie ecc. (cfr. **riquadro 11**) nonché dagli investimenti in altre parti del sistema ferroviario (cfr. **riquadro 12**).
- 56.** Anche i vincoli di sistema sono di considerevole importanza. Per i servizi passeggeri transeuropei ad alta velocità, quali quelli in funzione fra Parigi, Bruxelles e Londra, vengono adottate specifiche misure per evitare che i treni debbano fermarsi alle frontiere. Ad esempio, le locomotive sono dotate di sistemi di energia motrice e di controllo del treno (di segnalazione) multipli, in modo da assicurare l'interoperabilità; vi è un accordo circa le norme operative che disciplinano queste particolari linee e così via. Sebbene complicato, ciò è possibile perché il servizio ferroviario è riservato a quest'unico scopo, e vi è una chiara volontà da parte degli attori principali di affrontare potenziali problemi.

Foto 6 — Stock di assi di vagoni presso l'area della «Transfesa» adibita al cambio dello scartamento nei pressi di Cerbère, al confine franco-spagnolo



© Corte dei conti europea, febbraio 2009.

²⁹ COM(2009) 676 definitivo, relazione della Commissione al Consiglio ed al Parlamento europeo, Seconda relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario, Bruxelles, 18.12.2009.

RIQUADRO 11

TRATTE INFRASTRUTTURALI CHE POTRANNO ESSERE UTILIZZATE SOLO IN PRESENZA DI ULTERIORI SVILUPPI

La [Betuweroute](#) si estende in direzione est-ovest fra il porto di Rotterdam ed il confine fra Paesi Bassi e Germania ed è riservata unicamente al traffico merci. Sebbene l'infrastruttura della linea sia divenuta utilizzabile a pieno regime per i servizi ferroviari nel giugno 2007, con una capacità massima realistica di 380 treni al giorno in media, attualmente la percorrono 20 treni al giorno, che dovrebbero diventare 150 al giorno entro il 2013: la graduale introduzione di locomotive compatibili con il sistema di segnalazione ERTMS di livello 2 ha rappresentato un fattore limitante fino ad oggi. Si prevede che il traffico aumenterà fino a 380 treni al giorno dopo la realizzazione dei previsti sviluppi degli impianti portuali «Maasvlakte 2».

L'utilizzo della tratta cofinanziata dall'UE in fase di costruzione sulla [Kufstein-Innsbruck](#), lungo il corridoio del Brennero fra Monaco di Baviera e Verona, sarà limitato dal volume di traffico in grado di attraversare il valico alla stazione di Brennersee. Tale situazione migliorerà in maniera significativa soltanto nel 2022, quando le linee ferroviarie che attraversano la [galleria di base del Brennero](#), attualmente in costruzione, diverranno operative lungo detto corridoio.

Lo sfruttamento della tratta internazionale [Perpignan-Figueras](#) dipende in parte dal flusso di traffico merci fra la Spagna e la Francia, e gli sviluppi che hanno luogo presso i porti (come Barcellona) avranno un'influenza significativa.

RIQUADRO 12

INFRASTRUTTURE SVILUPPATE PER SUPPORTARE SERVIZI FERROVIARI PER I QUALI NON SI PREVEDE UNA DOMANDA SPECIFICA NEL BREVE-MEDIO PERIODO

Le linee ad alta velocità ed alta capacità [Roma-Napoli](#) e [Bologna-Firenze](#) sono state costruite per essere utilizzate sia dai treni merci che da quelli passeggeri. A tal fine, sono stati necessari ingenti investimenti per le interconnessioni alla linea convenzionale. Sono stati ugualmente necessari la costruzione di gallerie, ponti e viadotti (al fine di ridurre le pendenze), nonché l'incremento della capacità di carico assiale. Nessun treno merci opera ancora su dette linee e, sebbene tali sviluppi siano previsti in futuro in alcuni punti, non vi sono ancora piani specifici al riguardo fra gli operatori ferroviari.

Sulla [Roma-Napoli](#), la [Bologna-Firenze](#) e la [Piolatto-Treviglio](#), le locomotive merci disponibili non riescono a raggiungere la prescritta velocità minima di 120 km/h.

La linea [Rača-Trnava-Piešťany](#) consente il passaggio di treni a velocità fino a 160 km/h; tuttavia, non vi è attualmente alcun treno in grado di raggiungere tali velocità in Slovacchia.

57. Per contro, la situazione delle linee convenzionali che consentono un utilizzo misto (merci e passeggeri) è maggiormente problematica. L'attraversamento delle frontiere fra alcuni dei sistemi ferroviari nazionali rimane ancora complicato, al punto che molti servizi ferroviari transeuropei vengono interrotti, data la necessità di fermarsi presso le località di frontiera. La Corte ha rilevato varie complicazioni, fra cui differenze nei sistemi di scartamento, di energia motrice e di controllo del treno (di segnalazione), nella lunghezza dei treni e nelle regole operative. Ulteriori ragioni per le quali i treni devono fermarsi sono la mancata omologazione del materiale rotabile autorizzato in altri Stati membri, la diversa formazione e certificazione del personale viaggiante, i controlli tecnici e commerciali e problemi relativi alla gestione in tempo reale del traffico (cfr. **allegato VII** per un esame di tali problemi, assieme ad esempi relativi alle tratte incluse nel campione di audit e agli assi transeuropei sui quali sono situate). Sebbene dette complicazioni alle frontiere, considerate singolarmente, non comportino necessariamente ritardi significativi, l'effetto cumulativo può essere rilevante, ed in particolare possono determinare problemi di gestione del traffico, con rischi di congestioni e conseguenti ritardi (cfr. **riquadro 13**).

Foto 7 — Sala di controllo del traffico alla stazione di Brennersee



© Corte dei conti europea, febbraio 2009.

RIQUADRO 13

TRAGITTO DI UN TRENO MERCI DALLA STAZIONE DI MONACO DI BAVIERA A QUELLA DI BRENNERSEE

Prima della partenza da Monaco di Baviera (cfr. **foto 2**) viene effettuato un controllo tecnico e commerciale per verificare che il treno sia composto correttamente e che il sistema frenante sia pienamente operativo. Il treno, che è dotato di due locomotive, è guidato da un solo macchinista, di lingua tedesca.

All'ingresso del sistema ferroviario austriaco presso Kufstein, non è necessario effettuare alcuna modifica al treno, dal momento che le regole operative in Germania ed Austria sono armonizzate, e che le rispettive autorità ferroviarie, a proposito di alcune piccole differenze, accettano formalmente i rispettivi standard. Una terza locomotiva viene aggiunta per assistere nella salita verso Brennersee (cfr. **foto 8**).

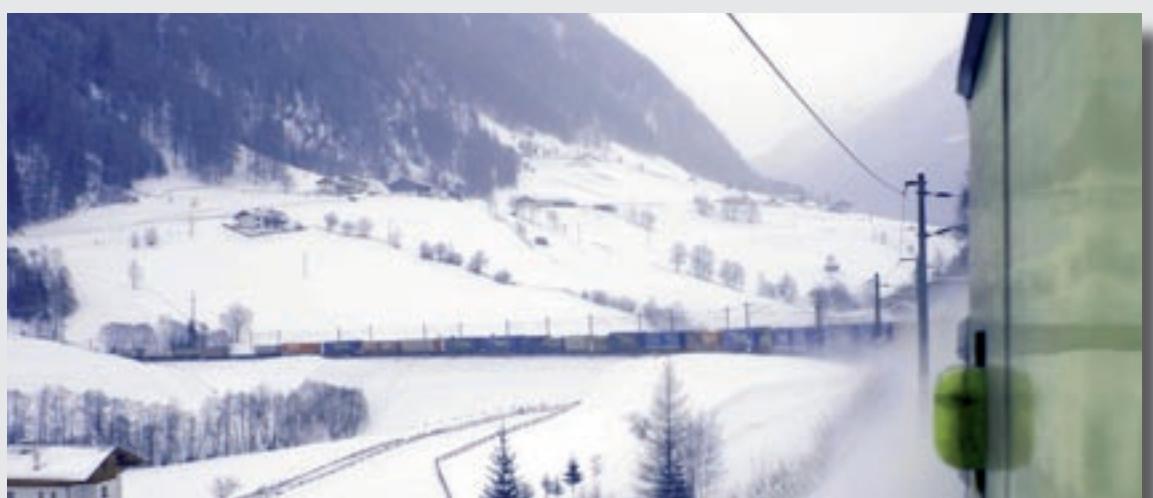
Una volta raggiunta la stazione di Brennersee, in cima alla montagna (confine fra Austria e Italia), viene effettuato uno smistamento per rimuovere le due locomotive non più necessarie. Vengono adottati altri accorgimenti resi necessari dalle differenze fra le regole operative italiane e quelle austriache, nello specifico:

- il cambio di macchinista: le regole operative italiane richiedono due macchinisti di lingua italiana (autorizzati a condurre i treni in Italia), che sostituiscono il macchinista di lingua tedesca (autorizzato a condurre in Germania ed Austria);
- il cambio dei segnalatori di coda: in Germania ed Austria è necessario apporre dei pannelli riflettenti in coda al treno³⁰, mentre ciò non è accettabile in Italia, dove sono richiesti fanali di coda illuminati (cfr. **foto 9**, pag. 47).

Sebbene un controllo tecnico fosse stato effettuato prima della partenza da Monaco di Baviera ed il tragitto per Verona sia di soli 448 km (cioè meno del massimo di 700 km indicato dalle normative italiane), viene svolto un ulteriore controllo alla stazione di Brennersee, che richiede circa 25 minuti. Detto controllo aggiuntivo viene effettuato perché l'impresa ferroviaria italiana non accetta il controllo tecnico svolto dalla controparte tedesca a Monaco di Baviera. Nessun controllo aggiuntivo viene effettuato durante il tragitto in direzione opposta poiché l'impresa ferroviaria tedesca accetta il controllo precedentemente svolto dalla controparte italiana.

³⁰ La forma esatta dei pannelli riflettenti prescritta dalle regole operative tedesche differisce leggermente da quella prescritta da quelle austriache, ma entrambi gli Stati accettano i rispettivi pannelli.

Foto 8 — Un treno merci risale le Alpi in Austria in direzione della stazione di Brennersee



© Corte dei conti europea, febbraio 2009.

- 58.** Qualsiasi progresso nel ridurre tali vincoli potrebbe favorire miglioramenti nel trasporto transeuropeo di scala comparabile agli incrementi delle prestazioni prodotti da ingenti investimenti infrastrutturali (la **tabella 4** mostra un confronto relativo al progetto prioritario 1). Tali progressi richiederebbero più uno sforzo di cooperazione fra le autorità degli Stati membri che investimenti finanziari in infrastrutture.

TABELLA 4

25 MINUTI RISPARMIATI E 25 MINUTI PERSI (PROGETTO PRIORITARIO 1)

25 minuti

Il tempo di percorrenza risparmiato grazie alla costruzione di una nuova linea ad alta velocità fra Norimberga e Ingolstadt in Germania, per un costo complessivo di 2 336 milioni di euro (con un cofinanziamento UE nell'ambito del TEN-T pari a 134 milioni di euro).

Il tempo supplementare necessario per il controllo tecnico dei treni in ingresso in Italia alla stazione di Brennersee al confine italo-austriaco, perché l'impresa ferroviaria italiana non accetta il controllo tecnico già effettuato dalla controparte tedesca alla partenza a Monaco di Baviera.

- 59.** Sebbene l'esistenza di tali vincoli lungo importanti corridoi sia ben nota al settore ferroviario europeo, non esiste a livello europeo uno studio per tutti gli assi principali che descriva esaustivamente tali problemi, ne quantifichi l'impatto ed individui possibili soluzioni.
- 60.** Per ridurre i vincoli di sistema lungo gli assi transeuropei, gli Stati membri dovrebbero trovare un accordo. Tentativi in tal senso a livello europeo sono relativamente recenti, dal momento che ottenere progressi in un contesto bilaterale è stato storicamente difficile. Un'eccezione degna di nota, che ha prodotto alcuni importanti successi, è costituita dalla cooperazione fra le istituzioni degli Stati membri per migliorare le prestazioni del trasporto ferroviario lungo un dato asse (cfr. **riquadro 14**). Altre iniziative simili sono in corso di elaborazione, spesso con il supporto dei coordinatori nominati dalla Commissione, ad esempio per quanto riguarda il corridoio del Brennero.
- 61.** Nel 2008 si è voluto progredire a livello europeo su un tema specifico, con l'adozione di normativa UE volta a facilitare il mutuo riconoscimento del materiale rotabile fra le reti ferroviarie nazionali³¹.

³¹ Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1).

RIQUADRO 14

«IQ-C»: GRUPPO DI LAVORO INTERNAZIONALE PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DEL TRAFFICO FERROVIARIO MERCI LUNGO IL CORRIDOIO NORD-SUD (ROTTERDAM-GENOVA)

A partire dal 2003, le autorità tedesche, olandesi, italiane e svizzere responsabili del trasporto ferroviario cooperano per analizzare e risolvere i problemi esistenti nel corridoio. Esse hanno ottenuto risultati degni di nota, ad esempio il mutuo riconoscimento dei macchinisti ed il riconoscimento transnazionale delle procedure di omologazione del materiale rotabile. Nel 2008 è stato istituito un Gruppo europeo di interesse economico, assieme ad un ufficio di gestione del programma incaricato di gestirne il lavoro. È stato approvato un piano di azione in 14 punti che, in linea con le constatazioni della presente relazione, sottolinea l'importanza di aspetti come l'introduzione del sistema ERTMS, le regole operative e la certificazione del personale viaggiante quali principali vincoli per il trasporto transeuropeo.

CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

62. Cofinanziando lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, l'UE ha contribuito a fornire nuove opportunità al trasporto ferroviario transeuropeo. Alcune misure potrebbero tuttavia essere prese al fine di ottenere migliori risultati dall'impiego dei fondi UE.
63. I progetti prioritari sono il principale meccanismo di coordinamento e di concentrazione delle risorse finanziarie, ed è pertanto importante che la loro definizione rifletta esigenze attuali ed attese. Tuttavia, fino ad oggi, essi non sono stati definiti sulla base di un'analisi dei flussi di traffico attuali e di quelli previsti, e non rappresentano descrizioni definitive dei principali assi ferroviari transeuropei (cfr. paragrafi da 19 a 24).

RACCOMANDAZIONE 1

Al fine di concentrare i fondi UE, nel definire in futuro i progetti prioritari la Commissione dovrebbe:

- o collaborare con gli Stati membri e le istituzioni ferroviarie per accrescere le conoscenze e le basi analitiche a livello europeo riguardanti i flussi di traffico ferroviario attuali e futuri;
- o individuare quei corridoi transeuropei per i quali vi è una significativa domanda attuale o prevista.

64. È importante che gli investimenti dell'UE in infrastrutture nell'ambito del TEN-T siano mirati. La concentrazione del cofinanziamento TEN-T sulle località transfrontaliere è migliorata, ma molto si può ancora ottenere in dette località per i progetti prioritari inclusi nel campione. I coordinatori hanno apportato un contributo positivo, ma c'è bisogno di migliorare l'analisi relativa alle strozzature. Vi erano debolezze presso la Commissione nelle procedure di approvazione dei progetti del Fondo di coesione, ed esistono ancora margini di miglioramento nelle procedure di selezione dei progetti TEN-T (cfr. paragrafi da 25 a 38).

RACCOMANDAZIONE 2

La Commissione dovrebbe:

- o far sì che sia disponibile una solida analisi delle principali **tratte con strozzature** dei progetti prioritari, a supporto delle decisioni riguardanti la selettività dei fondi TEN-T;
- o partendo dal ruolo svolto fino ad ora dai **coordinatori**, considerare la nomina di altri coordinatori che si occupino di altri progetti prioritari;
- o far sì che le **procedure per l'approvazione dei progetti nel quadro della politica di coesione siano solide**, in particolare per quanto riguarda l'esame delle caratteristiche tecniche, e, alla luce dei rischi concreti di incremento dei costi, assicurarsi che i progetti proposti siano stati preparati con cura, prendendo esempio da buone pratiche del settore, come nel caso di progetti che sono stati realizzati nei tempi e con la dotazione previsti;
- o migliorare la qualità delle analisi costi-benefici sulle quali si basano le **procedure di selezione nel quadro della TEN-T**.

65. I progetti infrastrutturali cofinanziati dall'UE hanno realizzato le opere previste in modo conforme alle specifiche e, una volta completati, hanno creato nuove e migliori possibilità di trasporto ferroviario lungo tratte fondamentali dei progetti prioritari. In molti casi, le specifiche tecniche sono state modificate a causa di circostanze emerse durante la costruzione (cfr. paragrafi da 39 a 48).

RACCOMANDAZIONE 3

La Commissione, sulla base di passate esperienze (come ad esempio il progetto Netlipse), dovrebbe assumere un ruolo guida nel **facilitare lo scambio di conoscenze** e di pratiche circa lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria fra i promotori di progetti.

66. Miglioramenti quantificabili sono stati ottenuti sulle linee riservate ai servizi passeggeri ad alta velocità, i quali operano come previsto. Per contro, l'utilizzo di tratte convenzionali per il trasporto misto e il trasporto merci beneficianti del cofinanziamento UE è influenzato da un insieme di fattori che fanno sì che i servizi ferroviari non stiano ancora operando come previsto. Persistono vincoli di sistema nella rete ferroviaria europea, specialmente nelle località di confine (cfr. paragrafi da 49 a 61).

RACCOMANDAZIONE 4

La Commissione dovrebbe:

- o considerare fino a che punto i fondi UE potrebbero ottenere migliori risultati ponendo maggior enfasi sulla **riduzione dei vincoli pratici** al trasporto ferroviario transfrontaliero, che non sono per sé relative alle infrastrutture;
- o stimolare il nascere della, nonché apportare sostegno alla **collaborazione fra istituzioni ferroviarie degli Stati membri a livello di corridoio** (come nel caso del gruppo di lavoro esistente per il corridoio Rotterdam-Genova), al fine di cercare di eliminare le barriere per rendere più agevole il trasporto ferroviario che usa le infrastrutture già esistenti.

La presente relazione è stata adottata dalla sezione II, presieduta da Morten LEVYSOHN, membro della Corte dei conti, a Lussemburgo, nella riunione dell'8 settembre 2010.

Per la Corte dei conti

Vítor

Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
Presidente

Foto 9 — Fanali di coda (richiesti perché un treno possa circolare in Italia) in attesa di essere installati alla stazione di Brennersee



© Corte dei conti europea, febbraio 2009.

ALLEGATO I

QUADRO RIEPILOGATIVO DELLE PRINCIPALI DISPOSIZIONI NORMATIVE UE RIGUARDANTI IL SETTORE FERROVIARIO

		Atto normativo	Modifiche
Organismi e mercati	Sviluppo delle ferrovie comunitarie	Direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie	Direttiva 2001/12/CE Direttiva 2004/51/CE Direttiva 2007/58/CE
	Agenzia ferroviaria europea	Regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea	Regolamento (CE) n. 1335/2008
	Licenze	Direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie	Direttiva 2001/13/CE Direttiva 2004/49/CE
	Ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria	Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria	Decisione 2002/844/CE Direttiva 2004/49/CE Direttiva 2007/58/CE
	Norme in materia di aiuti di Stato	Comunicazione della Commissione — Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie	(2008/C 184/07)
Sicurezza ed interoperabilità	Interoperabilità	Interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale	Direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale
		Interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità	Direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità
		Interoperabilità del sistema ferroviario comunitario	Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario
	Sicurezza	Sicurezza delle ferrovie	Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie Regolamento (CE) n. 653/2007 della Commissione, del 13 giugno 2007, sull'uso di un formato europeo comune per i certificati di sicurezza e i relativi modelli di domanda conformemente all'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e sulla validità dei certificati di sicurezza rilasciati nell'ambito della direttiva 2001/14/CE

ALLEGATO I

		Atto normativo	Modifiche
Ferrovieri	Macchinisti	Direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità	
	Lavoratori mobili	Direttiva 2005/47/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario	
Diritti dei passeggeri	Obblighi di servizio pubblico	Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70	
	Diritti dei passeggeri	Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario	

ALLEGATO II

SPECIFICHE TECNICHE DI INTEROPERABILITÀ

Categoria	Descrizione	Riferimento
STI per l'alta velocità (adottate con decisioni della Commissione)	Sottosistema manutenzione	
	Controllo-comando e segnalamento	2002/731/CE
	Controllo-comando e segnalamento — rettifica	2002/732/CE
	Sottosistema infrastruttura	2002/733/CE
	Sottosistema energia	2002/735/CE
	Sottosistema materiale rotabile	2002/734/CE
	Sottosistema esercizio	2006/860/CE
	Sottosistema controllo-comando e segnalamento ERTMS (modifica dell'allegato A alla decisione 2006/679/CE)	2008/386/CE
Versione rivista delle STI per l'alta velocità (adottate con decisioni della Commissione)	Sottosistema infrastruttura	2008/217/CE
	Sottosistema esercizio (allegato A, allegato P.9)	2008/231/CE
	Sottosistema materiale rotabile	2008/232/CE
	Sottosistema materiale rotabile — rettifica	
	Sottosistema energia	2008/284/CE
	Controllo-comando e segnalamento — modifica dell'allegato A alla decisione 2002/731/CE del 30 maggio 2002	2004/447/CE
	Controllo-comando e segnalamento — modifica dell'allegato A alla decisione 2002/731/CE del 30 maggio 2002 — rettifica	
	Controllo-comando e segnalamento — modifica dell'allegato A alla decisione 2006/860/CE (sistema ferroviario ad alta velocità e convenzionale)	2007/153/CE

ALLEGATO II

Categoria	Descrizione	Riferimento
STI per le ferrovie convenzionali (adottate con decisioni/regolamenti della Commissione)	Applicazioni telematiche per il trasporto merci	62/2006/CE
	Rumore del materiale rotabile convenzionale	2006/66/CE
	Controllo-comando e segnalamento	2006/679/CE
	Controllo-comando e segnalamento	2009/561/CE
	Sottosistema controllo-comando e segnalamento ERTMS — modifica dell'allegato A della decisione 2006/679/CE	2006/860/CE
	Sottosistema comando ERTMS — modifica allegato A alla decisione 2006/679/CE e allegato A della decisione 2006/860/CE	2008/386/CE
	Sottosistema materiale rotabile — carri merci (modifica delle decisioni 2006/861/CE e 2006/920/CE)	2006/861/CE 2009/107/CE
	Esercizio e gestione del traffico — Modifica delle decisioni 2006/861/CE (allegato P5) e 2006/920/CE (allegato P9)	2006/920/CE 2009/107/CE
	Piano di attuazione dell'ERTMS	2009/561/CE
STI trasversali (ferrovie ad alta velocità e convenzionali) (adottate con decisioni della Commissione)	Sicurezza nelle gallerie ferroviarie	2008/163/CE
	Persone a mobilità ridotta	2008/164/CE

ALLEGATO III

ELENCO DEI PROGETTI PRIORITARI TEN-T

«Progetti di Essen» (orientamenti TEN-T del 1996)	Progetti prioritari (orientamenti TEN-T del 2004)
Treno ad alta velocità/trasporto combinato nord-sud: Norimberga-Erfurt-Halle/Lipsia-Berlino Asse del Brennero: Verona-Monaco di Baviera	PP 1 Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
Treno ad alta velocità Parigi-Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra	PP 2 Asse ferroviario ad alta velocità Parigi-Bruxelles/Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra
Treno ad alta velocità sud: Madrid-Barcellona-Perpignan-Montpellier; Madrid-Vitoria-Dax	PP 3 Asse ferroviario ad alta velocità Lisbona/Porto-Madrid-Barcellona-Perpignan-Montpellier; Madrid-Vitoria-Dax-Bordeaux-Tours
Asse ferroviario ad alta velocità est	PP 4 Asse ferroviario ad alta velocità est
Betuweroute	PP 5 Betuweroute
Treno ad alta velocità/trasporto combinato: Lione-Trieste	PP 6 Asse ferroviario Lione-Trieste-Divača/Koper/Divača-Lubiana-Budapest-confine ucraino
	PP 8 Asse multimodale Portogallo/Spagna-resto d'Europa
Asse ferroviario Cork-Dublino-Belfast-Stranraer	PP 9 Asse ferroviario Cork-Dublino-Belfast-Stranraer
Collegamento fisso di Öresund	PP 11 Collegamento fisso di Öresund
Triangolo nordico (asse stradale/ferroviario)	PP 12 Triangolo nordico (asse stradale/ferroviario)
Linea principale costa occidentale	PP 14 Linea principale costa occidentale
	PP 16 Asse ferroviario merci Sines/Algeciras-Madrid-Parigi
	PP 17 Asse ferroviario Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava
	PP 19 Interoperabilità della rete ferroviaria ad alta velocità della penisola iberica
	PP 20 Asse ferroviario Fehmarn Belt
	PP 22 Asse ferroviario Atene-Sofia-Budapest-Vienna-Praga-Norimberga/Dresda
	PP 23 Asse ferroviario Danzica-Varsavia-Brno/Bratislava-Vienna
	PP 24 Asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa
	PP 26 Asse stradale-ferroviario Irlanda/Regno Unito/Europa continentale
	PP 27 «Rail Baltica»: asse Varsavia-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
	PP 28 «Eurocaprail» sull'asse ferroviario Bruxelles-Lussemburgo-Strasburgo
	PP 29 Asse ferroviario del corridoio intermodale Ionio/Adriatico

ALLEGATO IV

TRATTE INFRASTRUTTURALI COFINANZIATE DALL'UE INCLUSE NEL CAMPIONE DI AUDIT

1. Si è analizzato un campione di 21 tratte di infrastruttura ferroviaria che beneficiavano del cofinanziamento UE (e le relative decisioni di finanziamento). Le tratte riguardavano otto progetti prioritari (1, 2, 3, 5/24, 6, 4/17, 19, e 23). La tabella sotto mostra dettagli del campione.
2. Il campione rappresentava un'elevata percentuale degli investimenti UE nell'infrastruttura ferroviaria. Nel suo insieme, il campione copriva un totale di 8 683 milioni di euro (1 613 milioni di euro dalla TEN-T e 7 070 milioni di euro dal Fondo di coesione, dall'ISPA e dal FESR). Questa cifra totale rappresenta il 77 % di tutti gli investimenti UE in cofinanziamento sui progetti prioritari inclusi nel campione, ed il 36 % degli investimenti relativi agli stessi provenienti da tutte le fonti di finanziamento.
3. Le tratte incluse nel campione riguardavano, ove possibile:
 - o tratte che erano ultimate o in fase di ultimazione;
 - o tratte transfrontaliere e tratte che presentavano strozzature;
 - o importanti corridoi passeggeri e merci (che coincidono in parte con i corridoi ERTMS);
 - o collegamenti fra gli Stati membri UE-15 e quelli UE-10;
 - o tratte dove erano stati investiti capitali privati e
 - o importanti tratte alpine in galleria.

TRATTE DEI PROGETTI PRIORITARI COFINANZIATE DAL TEN-T, DAL FONDO DI COESIONE (FC) O DAL FESR PRESE IN ESAME PER L'AUDIT

		Linee riservate al trasporto passeggeri	Linee ad utilizzo misto	Linee riservate al trasporto merci
Tratte completate	In servizio	Stazione centrale di Berlino (DE) [TEN-T] Francoforte sul Meno-Colonia (DE) [TEN-T] Norimberga-Ingolstadt (DE) [TEN-T] LGV Est fase 1 (FR) [TEN-T] Madrid-Valladolid (ES) [FC, FESR, TEN-T] Madrid-Barcellona (ES) [FC, TEN-T] HSL Zuid (NL) [TEN-T]	Pioltello-Treviglio (IT) [TEN-T] Rača-Trnava-Piešťany (SK) [FC] Roma-Napoli (IT) [FESR, TEN-T] Messina-Patti (IT) [FESR]	Betuweroute (NL) [TEN-T]
	Non ancora in servizio		Perpignan-Figueras (FR, ES) [TEN-T] Bologna-Firenze (IT) [TEN-T]	
Tratte in costruzione		Madrid-Levante (ES) [FC, FESR, TEN-T]	Karlsruhe-Basilea (DE) [TEN-T] Kufstein-Innsbruck (AT) [TEN-T] Linz-St. Pölten (AT) [TEN-T] Varsavia-Gdynia (PL) [FC]	
Tratte in fase di pianificazione/esplorativa			Galleria di base del Brennero (AT, IT) [TEN-T] Galleria di base Lione-Torino (FR, IT) [TEN-T]	

ALLEGATO V

COORDINATORI NOMINATI DALLA COMMISSIONE PER I PROGETTI FERROVIARI PRIORITARI (AL GIUGNO 2010)

Progetti ferroviari prioritari	Coordinatore
1	Pat Cox
3	Carlo Secchi
6	Laurens Jan Brinkhorst
17	Péter Balázs
19	Carlo Secchi
22	Gilles Savary
27	Pavel Telička
Attuazione ERTMS	Karel Vinck

**TRATTE COFINANZIATE DALL'UE ESAMINATE AI FINI DELL'AUDIT:
FASE DELLA COSTRUZIONE E DELL'UTILIZZO**

		Grado di approntamento			Grado di utilizzo				
		Costruzione completata	In fase di costruzione	Pronta per essere utilizzata	Pienamente utilizzata	Previsto il pieno utilizzo	In attesa di altre estensioni della rete di trasporto	Nel breve/medio termine un pieno utilizzo è improbabile	Tratte a più lungo termine
Tratte ad utilizzo misto (convenzionali)	Betuweroute	✓		✓			✓		
	Lione-Torino galleria di base		✓						✓
	Galleria di base del Brennero		✓						✓
	Varsavia-Gdynia		✓			✓			
	Linz-St Polten		✓			✓			
	Kufstein-Innsbruck		✓				✓		
	Karlsruhe-Basilea		✓		✓				✓
	Bologna-Firenze	✓						✓	
	Perpignan-Figueras	✓					✓		
	Messina-Patti	✓		✓				✓	
Tratte riservate al trasporto passeggeri	Roma-Napoli	✓		✓				✓	
	Rača-Trnava-Piešťany	✓		✓				✓	
	Pioltello-Treviglio	✓		✓				✓	
	Madrid-Levante		✓			✓			
	HSL Zuid	✓		✓		✓			
	Madrid-Barcellona	✓		✓	✓				
	Madrid-Valladolid	✓		✓	✓				
	LGV est (fase 1)	✓		✓	✓				
	Norimberga-Ingolstadt	✓		✓	✓				
	Francoforte sul Meno-Colonia	✓		✓	✓				
	Stazione centrale di Berlino	✓		✓	✓				

ALLEGATO VII

PANORAMICA DEI VINCOLI DI SISTEMA OSSERVATI NEL CORSO DELL'AUDIT NELLE ZONE TRANSFRONTALIERE LUNGO GLI ASSI FERROVIARI TRANSEUROPEI

SCARTAMENTO

1. La maggior parte delle ferrovie all'interno dell'Unione europea utilizza lo scartamento standard UIC¹. Un'eccezione importante è costituita dalla rete ferroviaria tradizionale in Spagna, che usa uno scartamento più largo. Detta differenza di scartamento significa che solo i treni passeggeri dotati di una speciale tecnologia di modifica dello scartamento sono in grado di passare tra Francia e Spagna; tutti gli altri treni devono fermarsi al confine. Il carico dei treni merci che attraversano il confine viene scaricato e poi ricaricato, oppure gli assi dei treni vengono cambiati presso speciali aree (cfr. **foto 6**). Si stanno facendo progressi nell'affrontare questo problema tramite investimenti in infrastrutture (quattro tratte esaminate ai fini dell'audit facenti parte dei progetti prioritari 3 e 19 sono interessate da tale problema):
 - o in Spagna, si sta utilizzando lo scartamento UIC per costruire la rete ferroviaria ad alta velocità AVE per passeggeri: come da progetto, essa dovrebbe connettersi alla rete francese fra Perpignan e Figueras e fra Irún e Hendaye;
 - o all'interno della rete ferroviaria spagnola, alle intersezioni fra le linee con scartamento UIC e quelle con scartamento iberico (ad esempio, presso la stazione di Chamartín a Madrid e presso Medina del Campo), l'interoperabilità verrà resa possibile da dispositivi di cambio dello scartamento.

¹ Union internationale des Chemins de fer.

ENERGIA MOTRICE

2. L'interoperabilità di alcuni sistemi nazionali rimane problematica perché la fornitura di elettricità alle reti ferroviarie degli Stati membri confinanti è basata su standard tecnici diversi, e ciò causa complicazioni alle località transfrontaliere (cfr. **riquadro A**). Alla luce delle difficoltà tecniche e dei costi significativi, è improbabile che il problema venga pienamente risolto investendo in nuova infrastruttura dedicata alla fornitura di energia a livello nazionale, ed in pratica vengono adottati approcci pragmatici. Ad esempio, laddove i sistemi di fornitura di energia non sono interoperabili:
 - o i treni dotati di un unico sistema di trazione devono fermarsi al confine per cambiare locomotori, il che implica un tempo di manovra minimo di circa 15 minuti e il conseguente rischio di ulteriori ritardi;

ALLEGATO VII

- le imprese ferroviarie investono per dotare i propri locomotori di dispositivi di trazione multipla, capaci di funzionare con più di un sistema di fornitura di energia;
- oppure vengono usati locomotori diesel, i quali, sebbene ancora usati comunemente, sono considerati meno efficienti ed anche indesiderabili dal punto di vista ambientale.

LUNGHEZZA DEL TRENO

- 3.** La lunghezza dei treni ammessa lungo le reti nazionali non è sempre la stessa, persino lungo lo stesso corridoio transeuropeo. Tali restrizioni sono spesso imposte dalle caratteristiche delle infrastrutture, quali la presenza di scambi, curve strette lungo le linee o di forti pendenze (come nel caso dei valichi alpini). Per esempio, i treni in Francia possono essere lunghi fino a 600 metri, mentre la lunghezza massima consentita in Spagna (progetto prioritario 3) è di soli 450 metri. Senza tener conto delle differenze di scartamento presso il confine franco-spagnolo, dunque, o dal lato francese circolano treni merci lunghi al massimo 450 metri oppure, nel caso in cui treni più lunghi debbano transitare da e verso la Francia, occorre del tempo per dividere e ricomporre i treni, correndo così il rischio di ritardi aggiuntivi alla frontiera.

RIQUADRO A

ESEMPI DI INTEROPERABILITÀ DEI SISTEMI DI FORNITURA DI ENERGIA MOTRICE

I sistemi di fornitura di energia di Germania ed Austria sono compatibili e ciò non pone problemi di interoperabilità per i locomotori a sistema di trazione unico; quelli olandesi e tedeschi (progetto prioritario 5) non sono invece interoperabili, così come non lo sono quelli austriaci e italiani (progetto prioritario 1). Ciò costituisce una fonte di complicazioni presso le località transfrontaliere, come a Brennersee.

ALLEGATO VII

SISTEMI DI CONTROLLO (SEGNALAMENTO) DEI TRENI

4. All'interno dell'Unione europea vi sono attualmente più di 20 diversi sistemi di controllo (segnalamento) dei treni non interoperabili, è ciò rappresenta un significativo ostacolo all'interoperabilità transeuropea. Il sistema ERTMS cerca di contribuire alla creazione di un sistema ferroviario europeo ininterrotto, che sostituisca i diversi sistemi nazionali di controllo dei treni in Europa. Esso facilita altresì il trasporto ferroviario ad alta velocità, permette una maggiore capacità sulle linee ferroviarie e accresce la sicurezza. L'ERTMS ha due principali componenti: l'ETCS (sistema europeo di controllo dei treni), un sistema automatico di protezione dei treni che dovrebbe sostituire i sistemi nazionali esistenti, ed il GSM-R (GSM ferroviario), un sistema radio che consente comunicazioni voce/dati fra il personale sul treno ed i controllori a terra tramite dispositivi lungo i binari. Gli Stati membri hanno concordato un «piano europeo di attuazione»² dell'ERTMS; tuttavia, sulla base delle attuali previsioni temporali, ci si attende che l'introduzione dell'ERTMS sia un processo lungo, spesso legato ai calendari di rinnovo dei sistemi di controllo dei treni esistenti. Durante tale fase di attuazione, nei casi in cui l'ERTMS non sia ancora disponibile lungo tutta l'estensione di un corridoio e alcune tratte siano dotate unicamente del sistema esistente, i locomotori dovranno essere forniti sia dell'ERTMS che dei sistemi esistenti, il che implica maggiori costi di installazione e manutenzione per l'operatore del treno. Ciò avrebbe un impatto in particolare sul trasporto merci, per il quale di solito i locomotori operano lungo una più vasta gamma di itinerari.

² Decisione 2009/561/CE della Commissione, del 22 luglio 2009, recante modifica della decisione 2006/679/CE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema Controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale («il piano europeo di attuazione») [notificata con il numero C(2009) 5607].

ALLEGATO VII

DIFFERENZE NELLE REGOLE OPERATIVE

5. Ogni Stato membro ha il proprio insieme di regole operative valide per il traffico ferroviario sulle reti nazionali (analogalemente al codice della strada per il trasporto stradale). Tali regole prescrivono gli elementi principali dell'attrezzatura del treno relativa alla sicurezza e dispongono in che modo i macchinisti debbano comportarsi in tutte le condizioni di traffico prevedibili. In alcuni casi, gli Stati membri confinanti hanno regole operative sostanzialmente simili ed accettano le pratiche operative degli Stati vicini, tanto che i treni possono circolare tra l'uno e l'altro Stato (ad esempio, Germania ed Austria) senza che le diverse regole impongano una sosta al confine. In molti altri casi, però, le differenze fra le regole operative applicabili alle reti ferroviarie confinanti fanno sì che i treni non possano passare da una rete nazionale all'altra senza fermarsi alla frontiera per effettuare modifiche al treno (esempi di tali differenze riguardano le regole relative ai segnalatori di coda, al numero di macchinisti, agli estintori ecc.) oppure per cambiare locomotori (cfr. **riquadro 13**). Sebbene tali modifiche effettuate ai confini non comportino di per sé ritardi significativi, il fatto che i treni si fermino alle località di frontiera causa complicazioni nella gestione del traffico e implica il rischio di conseguenti ritardi cumulativi.

MUTUO RICONOSCIMENTO DEL MATERIALE ROTABILE

6. Il materiale rotabile ferroviario deve sottostare a verifiche tecniche per assicurarsi che sia adatto ad utilizzare l'infrastruttura ferroviaria (una procedura chiamata omologazione). Tali verifiche sono svolte in uno Stato membro (dalle autorità nazionali per la sicurezza ferroviaria) relativamente alla sua infrastruttura, e risultano nel rilascio di certificati relativi al materiale rotabile. Tuttavia, affinché un locomotore o un vagone possa circolare lungo la rete di più di uno Stato membro, deve normalmente sottostare alla procedura di autorizzazione in ciascuno Stato. Tale processo può essere lungo e a volte costoso. Pertanto, nell'interesse di facilitare l'accesso alla rete ferroviaria europea in generale, è auspicabile che il materiale rotabile omologato in uno Stato membro possa essere accettato sulla rete ferroviaria di un'altro Stato membro. Spesso ciò non avviene, ed i treni con locomotori non autorizzati alla circolazione nello Stato confinante devono fermarsi alla frontiera per cambiare locomotori (anche se non vi fosse alcuna altra limitazione di interoperabilità o di altro tipo). Al fine di migliorare la situazione, sono in corso di adozione misure a livello UE³.

³ Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario.

ALLEGATO VII

CERTIFICAZIONE DEL PERSONALE VIAGGIANTE

7. È importante che le comunicazioni fra il personale sul treno ed i centri di controllo possano avvenire in maniera efficace, e che il personale sul treno sia in grado di operare in conformità alle regole operative. Risolvere tali questioni è relativamente facile per treni che circolano solo sulla rete ferroviaria di uno Stato membro. Invece, per i tragitti transeuropei, lungo i quali i treni attraversano le frontiere fra reti nazionali, la situazione è più complicata, dal momento che al personale sul treno può esser richiesto di parlare diverse lingue e di essere certificato per condurre treni conformemente alle regole operative di più di uno Stato membro. Il cambio dell'equipaggio del treno è, dunque, un'altro dei motivi per i quali i treni si fermano alle frontiere. Spesso le imprese ferroviarie in maniera pragmatica pianificano i servizi transeuropei in modo che i cambi di equipaggio avvengano contemporaneamente ad altre azioni di solito necessarie alle frontiere, quali il cambio di locomotori, la consegna dei treni ad una diversa impresa ferroviaria ed altre misure derivanti dalle differenze di regole operative. Il tutto viene anche organizzato in modo che la giornata lavorativa dei macchinisti si concluda nella stessa località dalla quale sono partiti. Tuttavia, laddove i servizi transeuropei richiedono l'attraversamento alle frontiere senza fermate, ad esempio nel caso di servizi passeggeri ad alta velocità, occorre trovare soluzioni riguardo alla formazione ed alla certificazione del personale viaggiante (cfr. **riquadro B**). Al fine di migliorare la situazione, sono in corso di adozione misure a livello UE⁴.

⁴ Direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 51).

RIQUADRO B

SOLUZIONI TRANSFRONTALIERE RELATIVE ALLA CERTIFICAZIONE DEL PERSONALE VIAGGIANTE

Sulla tratta ad alta velocità **Parigi-Londra** del progetto prioritario 2, le autorità francesi e britanniche hanno messo a punto una nomenclatura comune, in modo che macchinisti appositamente formati possano condurre lungo l'intero tragitto.

Per la tratta del progetto prioritario 4 fra **Mannheim e Metz**, storicamente una località transfrontaliera complicata, è stato messo a punto un programma di formazione mirato, per fornire una speciale certificazione al personale viaggiante tedesco e francese.

ALLEGATO VII

CONTROLLI TECNICI E COMMERCIALI

8. Vi sono due ragioni principali per le quali vengono svolti controlli tecnici e commerciali. In primo luogo, per i servizi a lunga distanza, alcune norme nazionali fissano intervalli massimi entro i quali devono essere effettuati i controlli per garantire la sicurezza del treno (ad esempio, in Italia sono consentiti al massimo 700 km fra un controllo e l'altro). Tuttavia, è stato osservato un caso nel quale detti controlli erano richiesti ad una stazione di frontiera nel mezzo di un tragitto la cui lunghezza totale era inferiore al massimo consentito. In secondo luogo, per i servizi ferroviari che comportano l'attraversamento di frontiere (in particolare quelli di trasporto merci), le diverse imprese ferroviarie, agendo come partner commerciali, di solito si assumono la responsabilità per il treno all'interno delle rispettive reti nazionali, «consegnando» lo stesso alle proprie controparti alle stazioni di frontiera. Di solito, entrambe le imprese ferroviarie di due Stati membri confinanti svolgono i propri controlli tecnici e commerciali, il che sostanzialmente risulta nella duplicazione dello stesso controllo. È stato osservato un caso in cui le imprese ferroviarie di differenti Stati membri stavano cercando di trovare un accordo sull'accettazione dei controlli svolti dalle controparti. Questi passaggi di consegne «sulla fiducia» possono far risparmiare tempo alle stazioni di confine (cfr. **riquadro C**). Al fine di migliorare la situazione, sono in corso di adozione misure a livello UE, in base alla direttiva 2008/57/CE.

RIQUADRO C

PASSAGGIO DI CONSEGNE «SULLA FIDUCIA» PRESSO LA STAZIONE DI BRATISLAVA-VÝCHOD

Per la consegna dei treni al terminale di frontiera, sia l'impresa ferroviaria austriaca che quella slovacca svolgevano controlli tecnici e commerciali, ognuno dei quali richiedeva almeno 30 minuti. Al fine di ridurre questo ritardo non necessario, è in corso di definizione un accordo bilaterale in base al quale i controlli svolti da un'impresa ferroviaria vengono accettati dall'altra, con un risparmio potenziale di 30 minuti.

ALLEGATO VII

GESTIONE DEL TRAFFICO IN TEMPO REALE

9. La gestione del traffico in tempo reale è importante specialmente per quelle tratte soggette a ingorghi, come le strozzature e le località transfrontaliere dove molti treni transeuropei devono fermarsi; esempi dai progetti prioritari esaminati ai fini dell'audit includono il confine fra Paesi Bassi e Germania presso Emmerich ed il confine fra Austria e Italia presso Brennersee (cfr. **foto 7**). In queste località, si possono verificare ingorghi quando i treni non arrivano in tempo per utilizzare lo slot assegnato loro per l'ingresso nella rete ferroviaria dello Stato confinante, e di conseguenza devono aspettare che venga loro assegnato un nuovo slot. La conoscenza in tempo reale la posizione dei treni, nonché la comunicazione fra gestori del traffico di reti ferroviarie confinanti, sono importanti per gestire tali eventualità. Gli strumenti di comunicazione non devono essere complicati (ad esempio, pare che i contatti fra i gestori del traffico olandesi e quelli tedeschi ad Emmerich sarebbero migliorati grazie all'utilizzo del telefono e della posta elettronica). Devono ancora essere sviluppate efficaci interfacce basate su tecnologie informatiche per integrare i sistemi nazionali di gestione del traffico, ma sono in fase di sviluppo alcuni progetti volti a migliorare le informazioni disponibili in tempo reale alle imprese ferroviarie circa la posizione dei loro treni (cfr. **riquadro D**).

RIQUADRO D

EUROPTIRAILS

L'applicazione Europtirails, di competenza di RailNetEurope dal 2007, ha la potenzialità di rendere possibile per la prima volta una supervisione online, in tempo reale, del traffico ferroviario europeo e, nel far ciò, evidenziare dove potrebbero essere adottate opportune misure per il miglioramento della qualità. Potrebbe anche fornire una base per valutare le prestazioni, ad esempio confrontando il tempo di viaggio previsto con quello effettivo.

RISPOSTE DELLA COMMISSIONE

SINTESI

II, primo trattino

La Commissione concorda sul fatto che la definizione dei progetti prioritari non è stata basata su un'analisi dei flussi di traffico effettivi e previsti. Va rilevato, tuttavia, che pur essendo stati condotti studi di questo tipo, sia per i singoli progetti che per la rete, tali studi non hanno ancora fornito risultati definitivi e pertanto non si sono potuti usare.

La Commissione ritiene che probabilmente sarà molto difficile fornire una definizione definitiva dei principali assi ferroviari transeuropei, in quanto questi sono soggetti a cambiamenti continui in funzione delle migrazioni, dei flussi commerciali e del contesto geopolitico. Concorda tuttavia sul fatto che la definizione della rete principale dovrebbe basarsi su criteri obiettivi. Pertanto in futuro i progetti prioritari dovrebbero continuare a basarsi sull'accordo politico tra il Consiglio e il Parlamento europeo, ma con un ricorso maggiore ai migliori dati disponibili.

II, secondo trattino

La Commissione si compiace che la Corte abbia riconosciuto i miglioramenti derivanti dalla concentrazione del cofinanziamento TEN-T sui siti transfrontalieri e dal lavoro dei coordinatori. Concorda sulla necessità di proseguire i lavori sulla definizione di strozzatura e si adopererà in tal senso.

La Commissione ritiene che le procedure di approvazione dei progetti siano solide, soprattutto in seguito alla loro profonda revisione per il periodo di programmazione 2007-2013. Queste procedure sono state notevolmente rafforzate dall'integrazione del Fondo di coesione nella programmazione e da misure specifiche volte a migliorare la preparazione dei progetti, la documentazione e la qualità delle valutazioni della Commissione.

II, terzo trattino

La Commissione si compiace della valutazione positiva dei risultati dei progetti cofinanziati dalla TEN-T e dal Fondo di coesione. Sottolinea che, come dichiarato dalla Corte al punto 47, gli incrementi dei costi non hanno un'incidenza sul bilancio dell'UE perché il contributo dell'UE è fissato all'inizio del progetto.

II, quarto trattino

La Commissione concorda con l'analisi della Corte riguardo ai miglioramenti quantificabili sulle linee riservate ai servizi passeggeri ad alta velocità. Si sta adoperando per migliorare la situazione lungo le tratte miste e merci convenzionali.

III, primo trattino

La Commissione mantiene già stretti contatti con gli Stati membri e le istituzioni ferroviarie e continuerà a collaborare strettamente con loro. Inoltre, nell'ambito della consultazione in corso con le parti interessate sugli orientamenti TEN-T, auspica di ricevere suggerimenti sul miglior modo di realizzare i corridoi transeuropei per i quali vi è una significativa domanda attuale o prevista.

III, secondo trattino

La Commissione concorda sul fatto che i coordinatori svolgono un ruolo fondamentale; l'8 giugno 2010 ne ha nominati altri tre, portando così il loro numero a nove.

La Commissione concorda sulla necessità di proseguire i lavori sulla definizione di strozzatura e continuerà ad adoperarsi in tal senso. I coordinatori europei hanno analizzato le strozzature relative ai progetti prioritari di loro competenza. La Commissione ha inoltre riferito in merito alle strozzature nelle relazioni annuali.

RISPOSTE DELLA COMMISSIONE

INTRODUZIONE

III, terzo trattino

La Commissione ritiene che le procedure di approvazione dei progetti nell'ambito della politica di coesione per il periodo di programmazione 2007-2013 siano solide. La Commissione continua a lavorare per migliorarle e sta investendo risorse significative per contribuire a migliorare la preparazione dei progetti.

La Commissione si compiace che la Corte abbia riconosciuto i miglioramenti delle procedure di selezione dei progetti TEN-T; ammette tuttavia che esistono ancora margini di miglioramento nell'uso delle analisi costi-benefici. L'Agenzia esecutiva TEN-T sta provvedendo in tal senso; tuttavia, considerato che il finanziamento TEN-T cofinanzia solo un importo limitato di ogni progetto rispetto a quello finanziato dagli Stati membri, è logico che l'onere di valutare i costi e i benefici debba incombere agli Stati membri, soprattutto visto che quasi tutti i dati e le ipotesi provengono da questi ultimi.

III, quarto trattino

La Commissione riconosce l'importanza degli scambi di informazioni fra i promotori di progetti. L'Agenzia esecutiva TEN-T li faciliterà organizzando dibattiti durante i suoi seminari periodici con i beneficiari attuali e potenziali sulle migliori prassi e scambi di conoscenze tra tutti i promotori di progetti, soprattutto nel settore ferroviario.

III, quinto trattino

Adottando le specifiche tecniche di interoperabilità la Commissione ha trattato queste «limitazioni pratiche», e continuerà a farlo. Anche i coordinatori europei dedicano particolare impegno a questi aspetti.

11, nota 6

Le cifre sugli investimenti indicate nei documenti della Commissione si basano sulle informazioni fornite dagli Stati membri. Riconoscendo che la qualità dei dati finanziari poteva essere migliorata, la Commissione si è prodigata in tal senso e le informazioni fornite nella relazione della Commissione del giugno 2010 sono nettamente migliori rispetto a quelle delle relazioni precedenti.

14.

La Commissione sottolinea che prima del 2007 i progetti del Fondo di coesione erano adottati progetto per progetto e in linea con gli stanziamenti di bilancio disponibili. La base giuridica per i progetti prioritari ha cominciato ad applicarsi solo dopo il 2004.

RISPOSTE DELLA COMMISSIONE

OSSERVAZIONI

22.

La Commissione capisce che la Corte, dichiarando che «i progetti prioritari non rappresentano descrizioni definitive dei principali assi ferroviari transeuropei», intende dire che è necessario un accordo generale su ciò che costituisce gli assi principali e che tale accordo deve rimanere il più stabile possibile nel corso del tempo.

La Commissione ritiene che probabilmente sarà molto difficile fornire una definizione definitiva dei principali assi ferroviari transeuropei, in quanto questi sono soggetti a cambiamenti continui in funzione delle migrazioni, dei flussi commerciali e del contesto geopolitico. Concorda tuttavia sul fatto che la definizione della rete principale dovrebbe basarsi su criteri obiettivi. Pertanto in futuro i progetti prioritari dovrebbero continuare a basarsi sull'accordo politico tra il Consiglio e il Parlamento europeo, ma con un ricorso maggiore ai migliori dati disponibili.

22, terzo trattino

La Commissione riconosce che i collegamenti verso alcuni importanti porti marittimi non sono inclusi nei progetti prioritari, tuttavia sottolinea che molti altri lo sono. Il 4 maggio 2010, nel quadro del processo di revisione della TEN-T, ha presentato un documento di lavoro che definisce la metodologia per identificare la futura rete TEN-T. Ciò dovrebbe evitare che in futuro si verifichi la situazione descritta dalla Corte.

Riquadro 4

La Commissione riconosce che i corridoi ERTMS non coincidono al 100% con i progetti prioritari. I requisiti dell'ERTMS devono essere soddisfatti sia per quanto riguarda l'infrastruttura sia per quanto riguarda il materiale rotabile. Il processo di revisione della TEN-T mira ad affrontare questa questione; una possibilità in esame è quella di includere i corridoi ERTMS direttamente nei progetti prioritari.

Alla Commissione risulta che verso la fine del 2010 le autorità polacche presenteranno una domanda di finanziamento per la parte dell'asse polacco nord-sud da Varsavia a Gdynia, che questo comprendrà l'ERTMS e che avrà un costo indicativo totale di 386 milioni di euro.

23.

La Commissione concorda sul fatto che si possa migliorare la definizione dei progetti prioritari. Il processo di revisione della TEN-T affronta questo aspetto.

24.

La Commissione concorda sul fatto che la definizione dei progetti prioritari non è stata basata su un'analisi dei flussi di traffico effettivi e previsti. Va rilevato, tuttavia, che pur essendo stati condotti studi di questo tipo, sia per i singoli progetti che per la rete, tali studi non hanno ancora fornito risultati definitivi e pertanto non si sono potuti usare.

RISPOSTE DELLA COMMISSIONE

Come dichiarato dalla Corte, la Commissione riconosce la necessità di riesaminare la politica TEN-T. Il riesame è in corso e comprende un esame della metodologia per definire la futura rete TEN-T.

29.

La Commissione ritiene che il finanziamento dell'UE abbia inciso in modo significativo su tutte le tratte TEN-T esaminate dalla Corte ai fini dell'audit, consentendo di migliorare i progetti originariamente programmati o di ridurne i rischi.

30.

La Commissione ritiene che, nei paesi beneficiari del Fondo di coesione, molti progetti ferroviari non proseguirebbero senza il cofinanziamento sostanziale dell'UE nell'ambito del Fondo di coesione o del FESR, incluse le tratte transfrontaliere, migliorando così l'accessibilità e le prestazioni per tutti gli utenti. La condizione è di dare priorità ai progetti tecnicamente ed economicamente maturi realizzabili nel periodo di programmazione; in caso contrario i beneficiari potrebbero perdere i contributi del Fondo.

La definizione di grandi progetti di cui all'articolo 39 del regolamento (CE) n. 1083/2006 è stata modificata per agevolare gli Stati membri nella presentazione di grandi progetti transfrontalieri.

33.

La Commissione concorda sulla necessità di proseguire i lavori sulla definizione di strozzatura e continuerà ad adoperarsi in tal senso. I coordinatori hanno analizzato le strozzature relative ai progetti prioritari di loro competenza. La Commissione ha inoltre riferito in merito alle strozzature nelle relazioni annuali.

34.

La Commissione ha migliorato le procedure di approvazione dei grandi progetti cofinanziati dal FESR e dal Fondo di coesione per il periodo 2007-2013. Per motivi di bilancio, i grandi progetti cofinanziati nell'ambito del Fondo di coesione nel periodo 2000-2006 sono stati spesso approvati tratta per tratta. In questo senso, la qualità della preparazione delle singole tratte può non corrispondere a quella della preparazione e dello sviluppo dell'asse intero.

35.

La consultazione interna dei servizi pertinenti della Commissione («consultazione interservizi») è stata, e continua ad essere, un elemento fondamentale del processo di valutazione e approvazione.

Nel periodo di programmazione 2007-2013 la Commissione ha istituito Jaspers, che fornisce assistenza tecnica ai nuovi Stati membri al fine di contribuire al miglioramento della qualità dei progetti in una fase iniziale. Ha inoltre concluso un contratto con esperti esterni per ricevere consulenza tecnica ai fini della valutazione dei grandi progetti.

Nell'ambito della gestione concorrente, il promotore del progetto è responsabile dell'adeguatezza della definizione delle specifiche tecniche del progetto. L'adozione di specifiche tecniche (cfr. allegato I) contribuisce notevolmente a migliorare la qualità tecnica delle infrastrutture ferroviarie. Per motivi di bilancio, il progetto Madrid-Levante è stato approvato in fasi, tratta per tratta, e non nella sua interezza, in quanto la rete comprende in totale 940 km di collegamento ferroviario ad alta velocità. La BEI è stata consultata e le sue raccomandazioni sono state progressivamente recepite nel progetto. La BEI ha ritenuto che il finanziamento di tale progetto fosse giustificato ed ha fornito essa stessa prestiti consistenti al riguardo, in aggiunta al sostegno del Fondo di coesione.

RISPOSTE DELLA COMMISSIONE

La Commissione non concorda sul fatto che i successivi incrementi dei costi fossero tutti correlati alle preoccupazioni sollevate dalla BEI. Come spiegato al punto 46, la Commissione ritiene che abbiano inciso altri fattori.

37, primo trattino

La Commissione desidera sottolineare che gli esperti esterni svolgono un ruolo centrale nel processo di selezione dei progetti TEN-T. Esiste inoltre un osservatore esterno che fornisce un riscontro globale all'Agenzia esecutiva TEN-T sull'intero processo di valutazione esterna.

38.

La Commissione si compiace che la Corte abbia riconosciuto i miglioramenti apportati alle procedure di selezione e riconosce che ci sono ancora margini di miglioramento per quanto riguarda l'utilizzo dell'analisi costi-benefici. In futuro l'Agenzia esecutiva TEN-T svilupperà un approccio più sistematico all'analisi costi-benefici tenendo conto del lavoro già svolto. A tal fine lavorerà con i progetti selezionati nella priorità 3 dell'in-vito annuale 2010 per migliorare la preparazione dei progetti, anche tramite lo sviluppo di approcci coerenti all'analisi costi-benefici.

Tuttavia, considerato che il finanziamento TEN-T cofinanzia solo un importo limitato di ogni progetto rispetto a quello finanziato dagli Stati membri, è logico che l'onere di valutare i costi e i benefici debba incombere agli Stati membri, soprattutto visto che quasi tutti i dati e le ipotesi provengono da questi ultimi.

Per quanto riguarda l'elaborazione di un modello coerente dei flussi di traffico ferroviario in Europa, la Commissione non è convinta che le informazioni supplementari che tale modello potrebbe fornire giustifichino il livello potenzialmente elevato di risorse necessarie per la sua realizzazione.

44.

L'8 giugno 2010 è stato adottato un memorandum d'intesa che fissa le misure per porre rimedio a questa situazione. I tre Stati membri interessati dal PP3 (Francia, Spagna e Portogallo) lo hanno firmato.

45.

La Commissione sottolinea che gli incrementi dei costi sono tipici dei grandi progetti infrastrutturali.

46.

La Commissione concorda sui vantaggi di una preparazione approfondita e dettagliata dei progetti; tuttavia, come dichiarato dalla Corte nel punto precedente, in generale gli incrementi dei costi nei casi esaminati sono stati originati da fattori imprevedibili.

Per quanto riguarda la tratta Madrid-Levante (ma anche altri progetti parimenti complessi), gli incrementi dei costi citati dalla Corte potrebbero essere dovuti a vari fattori, alcuni dei quali imprevedibili. Ad esempio, l'alta inflazione nei progetti di costruzione in Spagna e l'aumento imprevisto dei costi dovuto alle difficili condizioni geologiche hanno avuto importanti ripercussioni sul progetto Madrid-Levante citato dalla Corte.

RISPOSTE DELLA COMMISSIONE

47-48.

La Commissione concorda con la Corte sul fatto che gli incrementi di costo non hanno avuto una diretta incidenza sul bilancio dell'UE e osserva che la Corte non ha rilevato neanche incidenze indirette.

La Commissione desidera sottolineare che, conformemente al nuovo modello di decisione di finanziamento per i fondi TEN-T per il periodo 2007-2013, i beneficiari e i promotori dei progetti devono presentare un piano d'azione strategico indicante le modalità di attuazione del progetto, tra cui la programmazione del progetto, il piano di gestione del rischio e la gestione del progetto. Al riguardo l'Agenzia esecutiva TEN-T ha già sviluppato orientamenti e si sta adoperando per lo scambio di buone pratiche tra beneficiari.

Riquadro 8

Nella fase II del progetto Varsavia-Gdynia sono sorti molti problemi indipendenti dalle procedure di approvazione della Commissione, quali pesanti ritardi nelle procedure di gara, problemi nell'acquisto dei terreni e nel garantire l'accesso al cantiere e divergenze tra i contraenti. La Commissione ha più volte sollevato il problema dello sforamento dei costi della fase II del progetto Varsavia-Gdynia e le autorità polacche hanno annunciato che presenteranno una proposta modificata. La Commissione ha precisato che non esaminerà tali modifiche se le autorità polacche non presenteranno un'analisi orizzontale sullo sforamento dei costi nel settore ferroviario e sul modo in cui affrontano tale problema.

54.

La Commissione concorda con la Corte sul fatto che il progresso globale del trasporto ferroviario transeuropeo dipende dal raggiungimento di sinergie fra gli effetti delle misure normative riguardanti i mercati e le misure in tema di interoperabilità e politica di cofinanziamento.

Riquadro 11

La Commissione segue attentamente questa situazione nel quadro del corridoio ERTMS A. Ha adottato un piano di sviluppo europeo per l'ERTMS e una proposta di regolamento sui corridoi per il trasporto ferroviario di merci, adottata il 15 giugno 2010 dal Parlamento europeo e dal Consiglio. Ha inoltre nominato coordinatori TEN-T.

Riquadro 12

La Commissione è consapevole che attualmente nessun treno merci usa le linee ad alta velocità ed alta capacità Roma-Napoli e Bologna-Firenze. Tuttavia, grazie all'introduzione di tali linee, è aumentata la capacità di trasporto merci sulle linee convenzionali esistenti. In ogni caso, la maggior parte dei benefici attesi delle tratte finanziate dal FESR riguarda il miglior accesso dei passeggeri alla rete ferroviaria e non il trasporto merci.

57.

La Commissione riconosce che i progressi verso l'interoperabilità sono lenti. Un'armonizzazione radicale non è possibile, dato che le infrastrutture ferroviarie e il materiale rotabile hanno cicli di vita lunghi e i costi di investimento nel settore devono rimanere realistici.

Tuttavia, il numero di infrastrutture e di materiale rotabile interoperabili è in aumento e il numero di deroghe richieste dagli Stati membri riguardo alla legislazione di attuazione della Commissione che fissa le specifiche tecniche di interoperabilità è limitato. Ciò dimostra che le specifiche tecniche di interoperabilità esistenti sono attuate con successo. Per quanto riguarda la rete TEN-T, le specifiche tecniche di interoperabilità dovrebbero essere completate nel 2010. Da ciò ne trarranno vantaggi sia la TEN-T che i progetti finanziati nell'ambito della politica di coesione.

RISPOSTE DELLA COMMISSIONE

La Commissione continuerà ad adoperarsi concentrandosi sull'attuazione delle specifiche tecniche di interoperabilità che offriranno vantaggi significativi a breve e medio termine, quali applicazioni telematiche riguardanti il segnalamento e il trasporto merci e passeggeri. Ha inoltre istituito organizzazioni di corridoi per individuare e affrontare tutti i problemi che ostacolano la competitività del trasporto ferroviario delle merci lungo gli assi.

Per quanto riguarda le misure di cui all'allegato VII, punto 8, la Commissione ritiene che siano stati presi provvedimenti a livello europeo per migliorare la situazione:

- 1) nel quadro della direttiva 2008/57/CE sono in corso attività per classificare tutte le norme nazionali sul traffico ferroviario, valutare quali sono equivalenti ed evitare così duplicazioni di controlli, in particolare alle frontiere;
- 2) nel quadro dei corridoi ERTMS, gruppi di lavoro stanno individuando tutti gli ostacoli esistenti — in particolare i ritardi alle frontiere — esaminando gli ostacoli specifici ad ogni frontiera.

60.

I coordinatori europei hanno compiuto sforzi per ridurre le limitazioni del sistema lungo i corridoi, che saranno estesi a seguito del regolamento proposto sul trasporto ferroviario merci.

Al riguardo è di rilevanza anche la proposta della Commissione del novembre 2008 relativa a un regolamento che istituisce una struttura per ciascun corridoio di trasporto ferroviario merci. Tale proposta svilupperà una cooperazione rafforzata tra i gestori dell'infrastruttura per quanto riguarda la gestione del traffico (misure operative) e gli investimenti (principalmente per rimuovere le strozzature e armonizzare le condizioni tecniche). Si basa sull'esperienza acquisita con i corridoi Rotterdam-Genova a Anversa-Lione/Basilea.

RISPOSTE DELLA COMMISSIONE

CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

62.

La Commissione si compiace del lavoro svolto dalla Corte, particolarmente opportuno data l'imminente revisione delle reti TEN-T.

63.

La Commissione concorda con la Corte sul fatto che i progetti prioritari sono il principale meccanismo di coordinamento e di concentrazione delle risorse finanziarie per le reti TEN-T, e continua su tale linea, garantendo la complementarità con gli obiettivi di sviluppo regionale e la politica di coesione. Alla luce di ciò, la Commissione comprende il motivo per cui la Corte auspica che i progetti prioritari siano definiti sulla base di un'analisi dei flussi di traffico ferroviario attuali e futuri. Va rilevato, tuttavia, che pur essendo stati condotti studi di questo tipo, sia per i singoli progetti che per la rete, tali studi non hanno ancora fornito risultati definitivi e pertanto per il momento non possono essere usati.

La Commissione ritiene che probabilmente sarà molto difficile fornire una definizione definitiva dei principali assi ferroviari transeuropei, in quanto questi sono soggetti a cambiamenti continui in funzione delle migrazioni, dei flussi commerciali e del contesto geopolitico. Concorda tuttavia sul fatto che la definizione della rete principale dovrebbe basarsi su criteri obiettivi. Pertanto in futuro i progetti prioritari dovrebbero continuare a basarsi sull'accordo politico tra il Consiglio e il Parlamento europeo, ma con un ricorso maggiore ai migliori dati disponibili.

Raccomandazione 1, primo trattino

La Commissione mantiene già stretti contatti con gli Stati membri e le istituzioni ferroviarie, e continuerà a collaborare strettamente con loro in materia di traffico ferroviario.

Raccomandazione 1, secondo trattino

Nell'ambito della consultazione in corso con le parti interessate sugli orientamenti TEN-T, la Commissione auspica di ricevere suggerimenti sul miglior modo di procedere.

64.

La Commissione si compiace che la Corte abbia riconosciuto i miglioramenti derivanti dalla concentrazione del cofinanziamento TEN-T sui siti transfrontalieri e dal lavoro dei coordinatori. Concorda sulla necessità di proseguire i lavori sulla definizione di strozzatura e si adopererà in tal senso.

La Commissione rileva che dal 2007 le procedure di approvazione dei progetti del Fondo di coesione sono sostanzialmente cambiate.

La Commissione si compiace che la Corte abbia riconosciuto i miglioramenti delle procedure di selezione dei progetti TEN-T; ammette tuttavia che esistono ancora margini di miglioramento nell'uso delle analisi costi-benefici.

RISPOSTE DELLA COMMISSIONE

Raccomandazione 2, primo trattino

La Commissione concorda sulla necessità di proseguire i lavori sulla definizione di strozzatura e continuerà ad adoperarsi in tal senso. I coordinatori europei hanno analizzato le strozzature relative ai progetti prioritari di loro competenza. La Commissione ha inoltre riferito in merito alle strozzature nelle relazioni annuali.

Raccomandazione 2, secondo trattino

La Commissione concorda sul fatto che i coordinatori svolgono un ruolo fondamentale, e l'8 giugno 2010 ne ha nominati altri tre.

Raccomandazione 2, terzo trattino

La Commissione ritiene che le procedure di approvazione dei progetti siano solide, soprattutto in seguito alla loro profonda revisione per il periodo di programmazione 2007-2013. La Commissione continua a lavorare per migliorarle e sta investendo risorse significative per contribuire a migliorare la preparazione e la valutazione dei progetti. Per quanto riguarda le caratteristiche tecniche dei progetti, il loro esame sarà notevolmente migliorato tramite il continuo sviluppo delle specifiche tecniche di interoperabilità.

Raccomandazione 2, quarto trattino

La Commissione ammette che esistono ancora margini di miglioramento nell'uso delle analisi costi-benefici. In futuro l'Agenzia esecutiva TEN-T svilupperà un approccio più sistematico all'analisi costi-benefici. A tal fine lavorerà con i progetti selezionati nella priorità 3 dell'invito annuale 2010 per migliorare la preparazione dei progetti, anche tramite lo sviluppo di approcci coerenti all'analisi costi-benefici.

Tuttavia, considerato che il finanziamento TEN-T cofinanzia solo un importo limitato di ogni progetto rispetto a quello finanziato dagli Stati membri, è logico che l'onere di valutare i costi e i benefici debba incombere agli Stati membri, soprattutto visto che quasi tutti i dati e le ipotesi provengono da questi ultimi.

Raccomandazione 3

La Commissione riconosce l'importanza degli scambi di informazioni fra i promotori di progetti. L'Agenzia esecutiva TEN-T li faciliterà organizzando dibattiti durante i suoi seminari periodici con i beneficiari attuali e potenziali sulle migliori prassi e scambi di conoscenze tra tutti i promotori di progetti, soprattutto nel settore ferroviario.

66.

La Commissione concorda con l'analisi della Corte riguardo ai miglioramenti quantificabili sulle linee riservate ai servizi passeggeri ad alta velocità. Si sta adoperando per migliorare la situazione lungo le tratte miste e merci convenzionali.

Raccomandazione 4, primo trattino

Adottando le specifiche tecniche di interoperabilità la Commissione ha trattato queste «limitazioni pratiche» e continuerà a farlo. Anche i coordinatori europei dedicano particolare impegno a questi aspetti.

Raccomandazione 4, secondo trattino

Nel novembre 2008 la Commissione ha proposto un regolamento che istituisce una struttura per ciascun corridoio di trasporto ferroviario merci che rafforzerà la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura (sotto la sorveglianza degli Stati membri) per quanto riguarda la gestione del traffico (misure operative) e gli investimenti (principalmente per rimuovere le strozzature e armonizzare le condizioni tecniche). Si basa sull'esperienza acquisita con i corridoi Rotterdam-Genova e Anversa-Lione-Basilea.

Corte dei conti europea

Relazione speciale n. 8/2010

**Migliorare le prestazioni di trasporto lungo gli assi ferroviari transeuropei:
gli investimenti dell'UE nel settore delle infrastrutture ferroviarie sono stati efficaci?**

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea

2010 — 71 pagg. — 21 x 29,7 cm

ISBN 978-92-9207-821-8

doi:10.2865/99633

Come ottenere le pubblicazioni dell'Unione europea

Pubblicazioni gratuite:

- tramite EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- presso le rappresentanze o le delegazioni dell'Unione europea.
Per ottenere indicazioni e prendere contatto collegarsi a <http://ec.europa.eu> o inviare un fax al numero +352 2929-42758.

Pubblicazioni a pagamento:

- tramite EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

Abbonamenti a pagamento (ad esempio serie annuali della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, raccolte della giurisprudenza della Corte di giustizia):

- tramite gli uffici vendita dell'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea (http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm).

I VOLUMI DI TRASPORTO IN EUROPA DOVREBBERO CONTINUARE A CRESCERE E LE FERROVIE EUROPEE DOVRANNO AFFRONTARE SFIDE IMPORTANTI. L'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA TRANSEUROPEA NECESSITA DI SVILUPPI SU LARGA SCALA E L'UNIONE EUROPEA HA INVESTITO SOMME SIGNIFICATIVE NELL'AMBITO DELLA POLITICA DI COESIONE E DELLA POLITICA DELLE RETI TRANSEUROPEE. LA CORTE HA ESAMINATO L'EFFICACIA DI TALI INVESTIMENTI NELLE INFRASTRUTTURE.

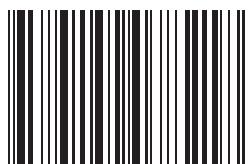


CORTE DEI CONTI EUROPEA



Ufficio delle pubblicazioni

ISBN 978-92-9207-821-8



9 789292 078218