



Bruxelles, 28 agosto 2020
(OR. en)

10314/20

TRANS 353

NOTA DI TRASMISSIONE

| | |
|---------------|---|
| Origine: | Ilze JUHANSONE, Segretaria generale della Commissione europea |
| Data: | 26 agosto 2020 |
| Destinatario: | Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea |

| | |
|----------------|---|
| n. doc. Comm.: | COM(2020) 433 final |
| Oggetto: | RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Relazione sullo stato di attuazione della rete TEN-T nel 2016 e 2017 |

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2020) 433 final.

All.: COM(2020) 433 final



Bruxelles, 26.8.2020
COM(2020) 433 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL
CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL
COMITATO DELLE REGIONI**

Relazione sullo stato di attuazione della rete TEN-T nel 2016 e 2017

Relazione sullo stato di attuazione della rete TEN-T nel 2016 e 2017

1. INTRODUZIONE

I trasporti sono uno dei cardini del processo di integrazione europea e rendono possibili la connettività, la convergenza e la coesione nell'Unione. Una rete europea di trasporti intelligente, sostenibile e pienamente interconnessa è un prerequisito fondamentale per il completamento e il buon funzionamento del mercato unico europeo e per collegare l'Europa ai mercati mondiali, contribuendo in tal modo all'agenda europea per la crescita economica, l'occupazione e la competitività. Inoltre, attraverso lo sviluppo di modi di trasporto più puliti, quali ferrovie e vie navigabili interne, e la diffusione di combustibili alternativi nel trasporto stradale e marittimo, essa svolge un ruolo centrale nella decarbonizzazione e, di conseguenza, per il conseguimento degli obiettivi del Green Deal europeo¹.

L'attuazione degli obiettivi e delle norme definiti negli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti [regolamento (UE) n. 1315/2013, di seguito il regolamento TEN-T²] del 2013 è pertanto fondamentale per una rete di trasporti europea più sostenibile, senza interruzioni e più intelligente. Gli orientamenti TEN-T istituiscono infatti una rete globale e una rete centrale, da un lato per promuovere una migliore accessibilità di tutte le regioni ai mercati europei e mondiali e dall'altro per dare priorità alle infrastrutture di importanza strategica. Sia la rete centrale che quella globale sono incentrate sull'integrazione modale, l'interoperabilità e lo sviluppo coordinato delle infrastrutture, in particolare nelle tratte transfrontaliere, per realizzare i collegamenti mancanti e rimuovere le strozzature. La politica TEN-T getta inoltre le basi del futuro sistema di trasporto, nello specifico grazie a strutture che favoriscono soluzioni a basse emissioni, servizi di nuova generazione e altri ambiti di innovazione tecnologica. Il regolamento TEN-T fissa un termine preciso per il completamento della rete centrale (entro il 2030) e della rete globale (entro il 2050).

Lo strumento finanziario, il meccanismo per collegare l'Europa (MCE), istituito mediante il regolamento (UE) n. 1316/2013³, sostiene l'attuazione della rete TEN-T. Inoltre, ingenti investimenti a favore della TEN-T avvengono attraverso il sostegno dell'UE a titolo del Fondo di coesione (FC) e del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), nonché attraverso i vari strumenti finanziari forniti dalla Banca europea per gli investimenti (BEI).

Al fine di riferire ai cittadini e ai responsabili politici europei in merito all'efficacia della politica TEN-T, occorre misurare e comunicare i risultati intermedi. A tal fine, l'articolo 49, paragrafo 3, del regolamento TEN-T prevede che la Commissione pubblichi ogni due anni una relazione sullo stato di attuazione della rete transeuropea dei trasporti, da presentare al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni. La prima relazione per il periodo di riferimento 2014 e 2015 è stata adottata nel

¹ COM(2019) 640 final.

² Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

³ Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129).

giugno 2017⁴. La presente relazione sullo stato di attuazione rappresenta pertanto la seconda relazione biennale presentata dalla Commissione alle altre istituzioni dell'UE.

La presente seconda relazione si basa sui dati del 2016 e del 2017⁵. In quanto tale, fornisce un quadro di una situazione che, soprattutto in termini di conformità tecnica, ha continuato a progredire fino ad oggi. I progressi già visibili nel 2016 e nel 2017 trasmettono il giusto segnale e sottolineano l'importanza della politica TEN-T, che assume ancor più rilievo oggi rispetto a quando è stata concepita nel 2013, facendo riferimento, tra l'altro, alla decarbonizzazione e al Green Deal europeo, dove i trasporti svolgono un ruolo molto importante.

1.1. Principali risultati

In base al sistema informativo TENtec, l'attuale stato di attuazione dell'infrastruttura di trasporto TEN-T a livello dei corridoi della rete centrale raggiunge, in termini di conformità ai requisiti del regolamento TEN-T, percentuali comprese tra l'81 % e il 100 % per la maggior parte (10 su 13) degli indicatori disponibili, mentre per i restanti tre requisiti i tassi di conformità si attestano tra l'11 % e il 67 %.

Anche se nel 2017 si osserva quindi un miglioramento dei tassi di conformità alle norme TEN-T rispetto agli anni precedenti, occorre sottolineare che tali tassi di conformità non sempre riflettono pienamente la realtà in termini di qualità o funzionalità operativa della rete di trasporto. Tale analisi deve infatti essere inserita nel contesto di norme tecniche TEN-T parzialmente limitate rispetto alle reali esigenze sul campo. Tali norme potrebbero pertanto dover essere ulteriormente specificate e sviluppate nella prossima revisione del regolamento TEN-T al fine di riflettere al meglio le reali potenzialità e i limiti della rete.

Per fare un esempio concreto: per quanto riguarda la rete delle infrastrutture ferroviarie, l'elettrificazione (89 %), lo scartamento (86 %), la velocità della linea merci (86 %) e il carico per asse merci (81 %) registrano già un buon grado di conformità, mentre la lunghezza dei treni merci (43 %) e soprattutto la realizzazione dell'ERTMS (11 %) sono ancora in ritardo. Tuttavia, una linea può essere idonea per una lunghezza dei treni di 740 m, ma potrebbe non disporre di binari di raccordo sufficienti a garantire concretamente la piena interoperabilità.

Per quanto concerne la rete stradale, le superstrade/autostrade hanno raggiunto un tasso di conformità pari al 100 %. Tuttavia, come già detto, è importante tenere presente che le definizioni di categorie stradali nel regolamento TEN-T differiscono da quelle UNECE/EUROSTAT/FIT, celando il fatto che le strade possono essere a tratti di qualità insufficiente. Inoltre, alcune parti della rete potrebbero non essere state sottoposte ad adeguata manutenzione per un certo periodo di tempo, rendendo una strada nominalmente conforme non all'altezza delle norme operative e di sicurezza.

Le vie navigabili interne registrano una conformità quasi totale per quanto riguarda l'attuazione dei servizi d'informazione fluviale (RIS) (98 %) e il requisito della CEMT di classe IV o superiore (97 %). Sia il pescaggio autorizzato di 2,5 m o superiore sia l'altezza consentita sotto i ponti di 5,25 m o superiore presentano già un elevato tasso di conformità dell'85 %. Ciò non dovrebbe tuttavia nascondere il fatto che, nonostante il raggiungimento della conformità nominale, sono ammesse deroghe su brevi distanze che determinano

⁴ COM(2017) 327 final.

⁵ I dati completi per il 2017 sono stati resi disponibili solo a metà del 2019.

comunque gravi ripercussioni sulla navigabilità di un'ampia sezione. La situazione del Danubio ne è un esempio.

Infine, l'89 % dei porti marittimi è collegato alla rete ferroviaria, mentre il collegamento ferroviario degli aeroporti risulta leggermente inferiore, attestandosi al 67 %. Ancora una volta, dei dati incoraggianti possono talvolta nascondere una situazione meno positiva per alcuni di questi nodi, in particolare per i porti: in alcuni casi, il collegamento ferroviario esistente non è sufficiente in termini di capacità o di qualità o semplicemente non arriva fino all'ultimo/primo miglio.

Oltre allo stato dell'attuazione tecnica della rete TEN-T, la presente relazione analizza gli sforzi profusi in termini di investimenti finanziari nella rete TEN-T nel complesso. Nel corso del 2016 e del 2017 il totale degli investimenti effettuati nella rete TEN-T ammonta a oltre 91 miliardi di EUR. La maggior parte degli investimenti è stata realizzata con risorse nazionali (73 %). Dei 91 miliardi di EUR, 11,5 miliardi di EUR sono stati finanziati mediante prestiti della BEI, 9,8 miliardi di EUR sono stati cofinanziati dai Fondi strutturali e di investimento europei (FESR e FC) e 3,1 miliardi di EUR dall'MCE.

Per quanto riguarda le quote modali, la quota più elevata degli investimenti totali (80 miliardi di EUR) comunicati dagli Stati membri (che include la parte di cofinanziamento dall'UE, se del caso) è stata destinata alla rete centrale (71 %). Analogamente, la maggior parte dei fondi è stata attribuita alle ferrovie TEN-T (compreso il sistema ERTMS) (45 %).

1.2. Ambito di applicazione e metodologia

L'articolo 49, paragrafo 3, del regolamento TEN-T definisce l'ambito di applicazione dell'obbligo di relazione da parte della Commissione. La Commissione dovrebbe esaminare lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, basandosi sulle informazioni relative ai progressi compiuti nel realizzare i progetti trasmesse dagli Stati membri attraverso il sistema informativo interattivo geografico e tecnico per la rete transeuropea dei trasporti (TENtec). Inoltre, la Commissione è tenuta a mettere a disposizione informazioni sull'utilizzo delle varie forme di assistenza finanziaria per tutti i modi di trasporto e altri elementi della rete centrale e di quella globale in ciascuno Stato membro. La relazione dovrebbe illustrare altresì il coordinamento di tutte le forme di assistenza finanziaria effettuato dalla Commissione al fine di sostenere un'applicazione coerente del regolamento TEN-T in linea con i suoi obiettivi e con le sue priorità.

La prima relazione di attuazione per gli anni di riferimento 2014-2015 è stata adottata nel giugno 2017. Tuttavia, la prima relazione presentava una serie di limitazioni, in termini di disponibilità dei dati, limitazioni metodologiche ecc. Pertanto, la metodologia impiegata per la ricerca di dati per la presente relazione è stata modificata. Di conseguenza, i dati della relazione 2014-2015 non possono essere integralmente confrontati direttamente con l'analisi della presente relazione.

La presente relazione 2016-2017 rappresenta un'analisi dell'attuazione dei parametri tecnici TEN-T. L'analisi è stata effettuata attraverso i dati caricati nel sistema informativo TENtec con una serie di indicatori chiave di prestazione (ICP) definiti sulla base dei requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto di cui al regolamento TEN-T. La serie di dati per il 2016 e 2017 è tuttavia limitata alla rete dei corridoi della rete centrale. Ciò nonostante, i dati per i corridoi della rete centrale forniscono già un'importante indicazione dei progressi compiuti nella rete TEN-T in quanto nella maggior parte dei casi gli investimenti (sia a livello dell'UE che degli Stati membri) si sono comunque concentrati sui corridoi della rete centrale

in questi primi anni, dal momento che il termine per il loro completamento è il 2030 e non il 2050 come per la rete globale.

Inoltre, come indicato in precedenza, la presente relazione illustra il quadro in termini di pura conformità dell'infrastruttura alle norme TEN-T definite nel relativo regolamento. Una piena conformità potrebbe non necessariamente garantire l'assenza di carenze operative o strozzature di capacità in loco. Pertanto, la Commissione europea effettua studi dettagliati per tutti i nove corridoi della rete centrale, nonché le due priorità orizzontali, che analizzano in modo molto più dettagliato l'infrastruttura, ossia non solo in termini di conformità statistica, ma anche sulla base di valutazioni qualitative in una più ampia prospettiva di rete. Sulla base di tale analisi, le carenze e le strozzature sono riportate nei corrispondenti piani di lavoro per i corridoi nonché nel piano di attuazione dell'ERTMS e in quello relativo alle autostrade del mare dei coordinatori europei.

Infine, la presente relazione fornisce un'indicazione dei bilanci nazionali, dei cofinanziamenti e dei finanziamenti provenienti da varie fonti dell'UE per gli investimenti effettuati nell'infrastruttura della rete TEN-T nel periodo 2016-2017, principalmente da FESR, FC, MCE e prestiti BEI. Mentre la relazione per il 2014 e il 2015 non forniva ancora alcuna indicazione circa il bilancio degli Stati membri investito nella TEN-T a causa delle limitazioni derivanti dalla base metodologica e analitica, la presente relazione illustra per la prima volta gli investimenti effettuati da questi ultimi⁶. Tali dati sono stati comunicati direttamente dagli Stati membri attraverso un'indagine unificata.

Per quanto riguarda il cofinanziamento dell'UE e il cofinanziamento, i dati sono stati raccolti presso l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA), la direzione generale della Politica regionale e urbana (DG REGIO) e la Banca europea per gli investimenti (BEI).

⁶ Sono stati comunicati solo progetti di lavori cofinanziati o meno dall'UE superiori a un milione di EUR.

2. STATO DI ATTUAZIONE DELLA RETE TEN-T: PROGRESSI TECNICI REGISTRATI NELLA RETE TEN-T NEL 2016 E NEL 2017

Il regolamento TEN-T istituisce la rete globale e la rete centrale in base a una metodologia fondata su criteri obiettivi e soglie quantitative, utilizzata dalla Commissione europea, dal Parlamento europeo e dal Consiglio nella procedura legislativa⁷. La rete centrale e quella globale sono associate a determinati requisiti tecnici e obiettivi prioritari.

I progressi compiuti nel realizzare la rete TEN-T devono essere valutati in riferimento a tali requisiti tecnici, grazie agli indicatori chiave di prestazione. L'aggiornamento periodico della definizione della rete TEN-T e il monitoraggio delle soglie quantitative da raggiungere sono altresì parte integrante delle relazioni in merito ai progressi compiuti.

2.1. Indicatori chiave di prestazione nel sistema informativo TENtec

Attualmente il sistema TENtec collega le informazioni geografiche e i dati sui parametri tecnici dell'infrastruttura TEN-T e consente agli utenti di inserire le informazioni con facilità e di elaborare relazioni e mappe sulle reti TEN-T centrale e globale e su altri strati di dati tematici. Queste banche dati incorporano i dati raccolti dagli Stati membri, gli studi sui corridoi e altre attività di raccolta dati per fornire alla Commissione gli strumenti per rilevare aspetti problematici, quali le strozzature e le questioni connesse all'interoperabilità transfrontaliera.

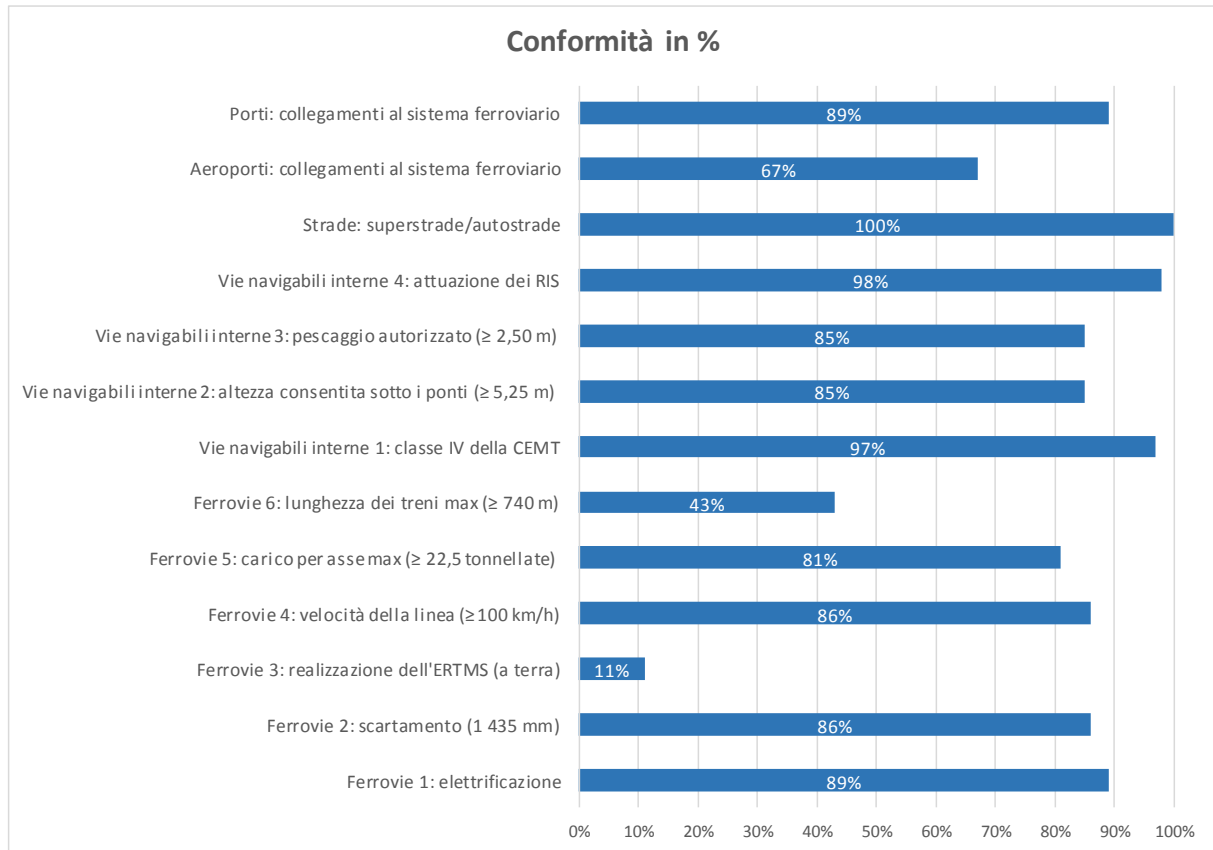
Rispetto alla relazione biennale precedente, il quantitativo, il tasso di riempimento e la qualità dei dati sono notevolmente migliorati a livello dei corridoi della rete centrale, consentendo la realizzazione di mappe dettagliate della conformità per i principali parametri tecnici.

2.2. Attuazione tecnica della rete TEN-T per indicatore chiave di prestazione (ICP)

In base al sistema informativo TENtec, l'attuale stato di attuazione dell'infrastruttura di trasporto TEN-T raggiunge, in termini di conformità ai requisiti del regolamento TEN-T a livello dei corridoi della rete centrale, percentuali tra l'81 % e il 100 % per la maggior parte (10 su 13) degli indicatori disponibili. Tuttavia, anche nei casi in cui la situazione è ulteriormente migliorata a partire dal 2017, una percentuale elevata di conformità può nascondere una situazione meno positiva sul campo in quanto i criteri del regolamento TEN-T non sono sufficientemente sviluppati e specificati (cfr. la sezione 1.1).

⁷ "The planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T)" [La metodologia di pianificazione per la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)], SWD (2013) 542 final.

Figura 1: conformità in % per la rete del corridoio della rete centrale (CNC)



Fonte: TENtec.

Ferrovie

La conformità in materia di elettrificazione del trasporto ferroviario è già elevata (89 %) secondo i dati del 2017. Alcune reti isolate, principalmente in Irlanda, Regno Unito, Stati baltici, Spagna e Portogallo, sono esentate⁸. La conformità dello scartamento ferroviario si attesta già a un alto livello (86 %) secondo i dati del 2017. Le tre eccezioni degne di nota sono lo scartamento iberico ancora prevalente nella penisola iberica, lo scartamento irlandese che è ancora l'unico scartamento in Irlanda e lo scartamento largo che continua a rappresentare pressoché l'unico scartamento negli Stati baltici e in Finlandia. La situazione è migliorata rispetto ai dati del 2017 e gli sviluppi registrati in termini di materiale rotabile a scartamento variabile hanno in qualche misura ridotto l'importanza di questo parametro per l'interoperabilità ferroviaria. La questione potrebbe dover essere affrontata anche nella revisione del regolamento TEN-T. La realizzazione dell'ERTMS (a terra) si attesta a un basso

⁸ Esenzione da taluni requisiti per le reti isolate a norma dell'articolo 39, paragrafo 2, lettera a), punti da i) a iii), del regolamento (UE) n. 1315/2013.

livello (11 %) secondo i dati del 2017. La realizzazione dell'ERTMS rappresenta la sfida più importante in termini di parametri TEN-T, con progressi più lenti rispetto a quanto previsto e auspicabile. Sono in atto dei piani per far fronte a questa situazione. L'ERTMS è già realizzato perlopiù in parti di reti spagnole, francesi, belghe, lussemburghesi, olandesi, slovene e polacche. Ancora una volta, la situazione è migliorata rispetto ai dati del 2017, come si potrà osservare nella prossima relazione: la Germania, ad esempio, ha recentemente annunciato ambiziosi investimenti nell'ERTMS e anche altri Stati membri stanno intensificando notevolmente i loro sforzi. Per quanto riguarda la velocità della linea merci, la conformità al parametro di 100 km/h o superiore si attesta già all'86 % secondo i dati del 2017. Si riscontrano inadempienze principalmente negli Stati baltici, in Polonia e in Bulgaria. Per quanto riguarda il carico per asse merci, la conformità al parametro di 22,5 o più tonnellate per asse si attesta già all'81 % secondo i dati del 2017. Si registrano inadempienze principalmente in Romania, Ungheria, Polonia e Irlanda. Infine, per quanto riguarda la lunghezza dei treni merci, la conformità al parametro relativo ai binari di raccordo per i treni pari o superiori a 740 m si attesta a un livello medio pari al 43 %, secondo i dati del 2017. Tale parametro è già soddisfatto perlopiù in Francia, nel Benelux, in Germania e in Danimarca. Ciò tuttavia deve essere visto alla luce delle già citate puntualizzazioni per cui la situazione ha continuato a migliorare a partire dal 2017 e talvolta esistono differenze tra la conformità nominale e le reali possibilità operative. Ad esempio, una linea adatta per treni di 740 m potrebbe non disporre di binari di raccordo sufficienti per realizzare tale possibilità.

Strade

Per quanto concerne le strade, il principale indicatore calcolato è il totale di chilometri conforme alla tipologia stradale di superstrade/autostrade. I risultati mostrano che la conformità è stata raggiunta al 100 %. Al momento il TENtec non dispone di informazioni complete sulla disponibilità di combustibili puliti. Informazioni più particolareggiate dovrebbero essere presentate nella terza relazione sullo stato di attuazione per gli anni di riferimento 2018-2019.

Porti

Secondo i dati del 2017 la conformità del collegamento dei porti marittimi alla rete ferroviaria si attesta già all'89 %. Sono state rilevate inadempienze solo in 14 porti, di cui oltre la metà situati negli Stati membri meridionali, tra cui l'Italia e la Grecia. Occorre tuttavia sottolineare ancora una volta che la norma TEN-T fa semplicemente riferimento a un collegamento ferroviario e non dà indicazioni circa la qualità di tale collegamento. Potrebbero pertanto sussistere ancora limitazioni, ad esempio per quanto riguarda i collegamenti dell'ultimo miglio di un porto, anche se formalmente il porto è conforme alla norma TEN-T.

Vie navigabili interne

Secondo i dati del 2017, in termini di attuazione dei RIS, la conformità si attesta già a un altissimo livello (98 %). Le ultime inadempienze si registrano in Francia e in Italia. Dai dati del 2017 emerge che anche la conformità rispetto al parametro della classe IV o superiore della classificazione CEMT registra una percentuale molto elevata del 97 %. L'inadempienza principale si registra in Croazia sul fiume Sava. Secondo i dati del 2017 la conformità al livello minimo di 5,25 metri di altezza consentita sotto i ponti si attesta all'85 %. Le inadempienze sono concentrate principalmente in Germania. I dati del 2017 indicano che anche la conformità al parametro di almeno 2,5 metri di pescaggio autorizzato ha raggiunto l'85 %. Si rilevano inadempienze principalmente in Germania, Cechia e Croazia.

Aeroporti

Per quanto concerne gli aeroporti, il regolamento TEN-T stabilisce che solo gli aeroporti centrali contrassegnati da un asterisco nell'allegato 2 dello stesso regolamento (ossia 38) sono soggetti all'obbligo di cui all'articolo 41, paragrafo 3, ossia essere collegati con l'infrastruttura del trasporto stradale e ferroviario della rete transeuropea dei trasporti entro il 2050 (salvo ove limitazioni fisiche impediscano tale collegamento) e, tenendo conto della potenziale domanda di traffico, essere integrati nella rete ferroviaria ad alta velocità ogniqualvolta ciò sia possibile. A tale riguardo, il tasso di conformità registra un'incoraggiante percentuale del 67 % secondo i dati del 2017. Gli aeroporti non ancora conformi sono sparsi in tutta l'UE, il che dimostra la necessità comune di realizzare una piena connettività aeroportuale.

3. STATO DI ATTUAZIONE DELLA RETE TEN-T: PROGRESSI NEGLI INVESTIMENTI FINANZIARI REALIZZATI NELLA RETE TEN-T NEL 2016 E NEL 2017

Nel corso del 2016 e del 2017 il totale degli investimenti effettuati nella rete TEN-T ammontava a poco più di 91 miliardi di EUR. Dei 91 miliardi di EUR, 11,5 miliardi di EUR sono stati investiti mediante prestiti della BEI, 9,8 miliardi di EUR sono stati cofinanziati dai Fondi strutturali e di investimento europei [fondi SIE, in particolare il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e il Fondo di coesione (FC)] e 3,1 miliardi di EUR dall'MCE. Nei casi di cofinanziamento dell'UE, il tasso di cofinanziamento varia tra il 20 % e l'85 %. Il saldo e la maggior parte di tali investimenti sono stati mobilitati mediante risorse nazionali.

Va inoltre osservato che l'importo complessivo per gli investimenti notificati dagli Stati membri (ossia 80 miliardi di EUR) comprende solo gli investimenti relativi a lavori o altre attività e/o progetti misti (ma non i soli studi) sulla rete centrale o globale TEN-T. Nel quadro dei lavori, sono stati segnalati tutti i progetti che contribuiscono agli obiettivi dell'articolo 4 del regolamento TEN-T (ossia coesione, efficienza, sostenibilità, maggiori benefici per gli utenti). Inoltre, vengono considerati solo i lavori finalizzati allo sviluppo di nuove infrastrutture o relativi all'ammodernamento/al ripristino di quelle esistenti. Le spese di manutenzione ordinaria sono state escluse. Da ultimo, ma non meno importante, sono inclusi tutti i progetti superiori a un milione di EUR in corso nel 2016 e nel 2017, indipendentemente dalla loro data di inizio.

Degli 80 miliardi di EUR di investimenti totali comunicati dagli Stati membri (che includono la parte di cofinanziamento dell'UE, se del caso), la maggior parte è stata destinata alla rete centrale (71 %). Analogamente, la maggior parte dei fondi è stata attribuita alle ferrovie TEN-T (compreso il sistema ERTMS) (45 %).

Tabella 1: spesa TEN-T 2016 + 2017 in milioni di EUR

| UE-28 | Spesa TEN-T 2016 + 2017 in milioni di EUR | | |
|---|--|-----------------------------|---------------------------------|
| | <i>Rete globale</i> | <i>Rete centrale</i> | <i>Totale rete TEN-T</i> |
| <i>Ferrovie TEN-T (compreso ERTMS)</i> | 7 546 | 28 632 | 36 178 |

| | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Strade TEN-T (compreso ITS) | 14 410 | 16 644 | 31 054 |
| Vie navigabili interne TEN-T (compresi RIS) | (NA) | 2 374 | 2 374 |
| Porti TEN-T (compreso VTMIS) | 870 | 3 876 | 4 746 |
| Aeroporti TEN-T (compreso ATM) | 790 | 5 041 | 5 831 |
| Totale in milioni di EUR | 23 616 | 56 567 | 80 183 |

Fonte: indagine degli Stati membri 2019.

MCE (Meccanismo per collegare l'Europa)

Per quanto riguarda le spese dell'attuale MCE per i trasporti, le sovvenzioni destinate alla rete TEN-T nel 2016 e nel 2017 ammontano a circa 3,14 miliardi di EUR per 793 progetti e fanno registrare un sostanziale aumento rispetto al 2014 e al 2015 (2,1 miliardi di EUR). La maggior parte dei finanziamenti dell'MCE (circa il 77 %) è stata investita in progetti di infrastrutture di trasporto sostenibili. Circa il 65 % è stato infatti investito in progetti di infrastrutture ferroviarie e circa il 12 % per la navigazione interna e per le infrastrutture di trasporto marittimo.

Tabella 2: finanziamenti MCE per i trasporti 2016 + 2017 in milioni di EUR

| Finanziamenti MCE per i trasporti 2016 + 2017 | | Numero di progetti |
|--|--------------------------|-------------------------------|
| per modo di trasporto | in milioni di EUR | |
| Aereo | 502 | 74 |
| Vie navigabili interne | 156 | 64 |
| Marittimo | 235 | 147 |
| Ferroviario | 2 031 | 323 |
| Altro* | - | 3 |
| Stradale | 217 | 182 |
| Totale in milioni di EUR | 3 141 | 793 |

Fonte: INEA. Compresi solo i progetti con beneficiari dei 27 Stati membri e del Regno Unito.

* Digitalizzazione del trasporto multimodale.

Fondi SIE (Fondi strutturali e di investimento europei)

Nel 2016 e nel 2017 il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e il Fondo di coesione (FC), responsabili nel complesso di circa il 40 % di tutti gli investimenti TEN-T sostenuti dall'UE (compresi i prestiti della BEI), hanno investito nella rete TEN-T 9,85 miliardi di EUR (spese dichiarate). Occorre notare che la quota del Fondo di coesione riportata non tiene conto della parte della dotazione del Fondo di coesione trasferita a sostegno dei progetti di trasporto relativi alla rete centrale nell'ambito dell'MCE⁹. Va inoltre osservato che il sostegno della politica di coesione non è assegnato su base annuale, ma programmato per un periodo di sette anni. Gli importi comunicati per il periodo 2016-2017 sono spese sostenute dai beneficiari, certificate e dichiarate alla Commissione durante il periodo di riferimento.

Tabella 3: FESR + FC (spesa dichiarata) 2016 + 2017 in milioni di EUR

| FESR + FC (spesa dichiarata*) 2016 + 2017 | |
|--|--------------------------|
| <i>per modo di trasporto</i> | <i>in milioni di EUR</i> |
| Aereo | 79 |
| Vie navigabili interne + porti interni | 10 |
| Porti marittimi | 25 |
| Ferroviario | 2 003 |
| Stradale | 7 709 |
| Multimodale | 19 |
| Totale in milioni di EUR | 9 845 |

Fonte: DG REGIO, <https://cohesiondata.ec.europa.eu/d/3kkx-ekfq>.

** Spese sostenute dai beneficiari, certificate e dichiarate alla Commissione.
Le cifre sono cumulative.*

BEI (Banca europea degli investimenti)

Nel 2016 e nel 2017, la BEI ha finanziato investimenti nel settore delle infrastrutture di trasporto per un totale complessivo di 13 miliardi di EUR per 74 operazioni di trasporto (TEN-T e non TEN-T, esclusi i beni mobili) e ha mobilitato 51 miliardi di EUR di investimenti. La maggior parte di questi investimenti in infrastrutture di trasporto (89 %) è stata effettuata nella rete TEN-T, per un totale di 51 operazioni con prestiti della BEI sottoscritti nel 2016 e nel 2017 pari a un importo di 11,5 miliardi di EUR.

⁹ Parte della dotazione del Fondo di coesione (11 305 500 000 EUR) è stata trasferita per finanziare progetti in materia di trasporti relativi alla rete dei trasporti centrale o alle priorità orizzontali negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione nell'ambito dell'MCE.

18 delle 74 operazioni di trasporto finanziate nel 2016-2017 sono state sottoscritte nel quadro del FEIS. Si tratta di un volume di prestiti della BEI, sostenuto da garanzie del FEIS, pari a circa 2,5 miliardi di EUR, che ha mobilitato investimenti per un totale di 10,2 miliardi di EUR nel settore dei trasporti (infrastrutture, esclusi i beni mobili). Nello stesso periodo sono state sottoscritte cinque operazioni a titolo dello strumento di debito dell'MCE, il che corrisponde a un volume di prestiti della BEI, sostenuto dallo strumento di debito dell'MCE, di circa 338 milioni di EUR, che ha mobilitato investimenti per un totale di 1,9 miliardi di EUR a favore di strade, porti e navi ecologiche TEN-T¹⁰.

¹⁰ Fonte dei dati: relazioni operative della BEI alla Commissione europea.

Tabella 4: spesa TEN-T per finanziamento/fonte di finanziamento per Stato membro nel 2016 + 2017 in milioni di EUR

| Spesa TEN-T per finanziamento/fonte di finanziamento per Stato membro nel 2016 + 2017 in milioni di EUR* | | | | | |
|---|--|--------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| Stati membri | Bilanci nazionali compresi i fondi ricevuti dall'UE (2016 + 2017) | | | Prestiti BEI (2016 + 2017) | Totale in milioni di EUR |
| | | Finanziamenti MCE | FESR + FC spese dichiarate | | |
| AT (Austria) | 3 931 | 174,2 | | 1 200 | 5 131 |
| BE (Belgio) | 1 707 | 124,5 | | | 1 707 |
| BG (Bulgaria) | 196 | 8,6 | 168 | | 196 |
| CY (Cipro) | 32 | 1,6 | 14 | | 32 |
| CZ (Repubblica ceca) | 1 274 | 66,8 | 529 | | 1 274 |
| DE (Germania) | 22 429 | 777,1 | | 1 263 | 23 692 |
| DK (Danimarca) | 1 015 | 37,8 | | 168 | 1 183 |
| EE (Estonia) | 303 | 18,4 | 276 | 30 | 333 |
| EL (Grecia) | 1 157 | 211,1 | 271 | 617 | 1 775 |
| ES (Spagna) | 5 978 | 188,3 | 146 | 1 261 | 7 239 |
| FI (Finlandia) | 1 304 | 61,1 | | 230 | 1 534 |
| FR (Francia) | 8 315 | 315,0 | | 740 | 9 055 |
| HR (Croazia) | 319 | 16,7 | 48 | 15 | 334 |
| HU (Ungheria) | 1 169 | 99,1 | 655 | 40 | 1 209 |
| IE (Irlanda) | 794 | 20,5 | | 48 | 842 |
| IT (Italia) | 12 490 | 273,8 | 45 | 1 926 | 14 416 |
| LT (Lituania) | 226 | 26,7 | 484 | | 226 |
| LU (Lussemburgo) | 584 | 4,0 | | | 584 |
| LV (Lettonia) | 315 | 4,8 | 259 | | 315 |

| | | | | | |
|----------------------------------|-----------------------|---------|-------|---------------|---------------|
| MT (Malta) | 61 | 2,9 | 20 | | 61 |
| NL (Paesi Bassi) | 4 075 | 93,2 | 0 | 254 | 4 329 |
| PL (Polonia) | 7 018 | 307,3 | 5 542 | 2 040 | 9 058 |
| PT (Portogallo) | 233 | 31,5 | 23 | | 233 |
| Regionale - Paesi dell'UE | | | | 71 | 71 |
| RO (Romania) | 1 116 | 12,3 | 603 | 790 | 1 906 |
| SE (Svezia) | 2 972 | 63,3 | | | 2 972 |
| SI (Slovenia) | 279 | 33,2 | 77 | | 279 |
| SK (Slovacchia) | 892 | 18,2 | 681 | 427 | 1 319 |
| TC** | | | 2 | | 2 |
| UK (Regno Unito) | <i>non comunicato</i> | 148,6 | 4 | 351 | 504 |
| Totale in milioni di EUR | 80 184 | 3 140,5 | 9 846 | 11 471 | 91 810 |

Fonte: indagine degli Stati membri 2019, DG REGIO, INEA, BEI.

* Cifre arrotondate.

** La sigla TC indica i programmi attuati nell'ambito dell'obiettivo "Cooperazione territoriale europea", non ammissibili al Fondo di coesione e riguardanti regioni di diversi Stati membri.

4. CONCLUSIONE

Nel corso degli anni 2016 e 2017 sono stati compiuti progressi significativi nello sviluppo della rete TEN-T per quanto riguarda sia la conformità tecnica che gli investimenti finanziari realizzati nella rete.

In effetti, in termini di conformità ai requisiti del regolamento TEN-T, la rete dei corridoi della rete centrale raggiunge una quota compresa tra l'81 % e il 100 % per la maggior parte (10 su 13) degli indicatori disponibili. Occorre tuttavia tenere presente che l'attuale definizione dei parametri di conformità talvolta non è sufficientemente sviluppata e specificata per tenere adeguatamente conto delle reali possibilità operative della rete. Detto questo, i dati piuttosto soddisfacenti in materia di conformità vanno di pari passo con il fatto che la quota più elevata degli investimenti totali (80 miliardi di EUR) comunicati dagli Stati membri (che include la parte di cofinanziamento dell'UE, se del caso) è stata destinata alla rete centrale (71 %). Analogamente, la maggior parte dei fondi è stata attribuita alle ferrovie TEN-T (compreso il sistema ERTMS) (45 %) al fine di colmare le lacune di conformità.

Inoltre, è anche chiaramente emerso che le principali sfide per la rete delle infrastrutture TEN-T possono essere affrontate solo con una solida combinazione di strumenti finanziari e di finanziamento. Gli anni di riferimento 2016 e 2017 si sono dimostrati positivi a tale riguardo, avendo registrato in particolare un aumento dei finanziamenti da parte dell'MCE e un ricorso generalizzato ai vari altri strumenti (in particolare FESR, FC e prestiti della BEI).

Si prevedono certamente ulteriori progressi negli anni a venire dato che le scadenze del 2030 e del 2050 si avvicinano e aumenta la maturità del portafoglio di progetti. A tal fine, i coordinatori europei della TEN-T fanno del loro meglio per garantire un portafoglio di progetti TEN-T solido, maturo e visibile, che attualmente conta già oltre 2 500 investimenti in progetti. Analogamente, la Commissione, insieme ai colegislatori, lavora su varie iniziative per razionalizzare le procedure di autorizzazione e di appalto al fine di accelerare l'avanzamento dell'attuazione della TEN-T.

La Commissione sta attualmente riesaminando il regolamento TEN-T al fine di aumentare l'efficienza della rete, in particolare attraverso una migliore integrazione modale e digitalizzazione, rendere possibili i trasporti puliti e rafforzare la qualità e la resilienza delle infrastrutture. All'ordine del giorno di tale processo di riesame figurano anche lo sviluppo e una migliore specificazione dei requisiti tecnici della rete. Un'eventuale proposta di revisione sarà presentata entro il 2021.

5. ALLEGATI

- Mappa della conformità: Ferrovie – Elettrificazione – Stato 2017
- Mappa della conformità: Ferrovie – Scartamento (1 435 mm) – Stato 2017
- Mappa della conformità: Ferrovie (linee merci e miste) – Velocità della linea – Stato 2017
- Mappa della conformità: Ferrovie – Realizzazione dell'ERTMS (a terra) – Stato 2017
- Mappa della conformità: Ferrovie (linee merci e miste) – Carico per asse max – Stato 2017
- Mappa della conformità: Ferrovie (linee merci e miste) – Lunghezza dei treni max – Stato 2017
- Mappa della conformità: Vie navigabili interne – Classe CEMT – Stato 2017
- Mappa della conformità: Vie navigabili interne – Pescaggio autorizzato – Stato 2017
- Mappa della conformità: Vie navigabili interne – Altezza consentita sotto i ponti – Stato 2017
- Mappa della conformità: Vie navigabili interne – Attuazione dei RIS – Stato 2017
- Mappa della conformità: Aeroporti – Collegamento alla rete ferroviaria – Stato 2017
- Mappa della conformità: Porti – Collegamento alla rete ferroviaria – Stato 2017
- Mappa della conformità: Strade – Superstrade/autostrade - Stato 2017