

Relazione speciale

**La rete stradale centrale dell'UE:
i tempi di percorrenza si sono abbreviati,
ma la rete non è ancora pienamente
funzionante**



CORTE
DEI CONTI
EUROPEA

Indice

	Paragrafo
Sintesi	I-XII
Introduzione	01-08
Il trasporto su strada nell'UE	01
Politica dei trasporti transeuropei	02-05
Finanziamenti dell'UE per la rete stradale	06-08
Estensione e approccio dell'audit	09-12
Osservazioni	13-66
Lo sviluppo della rete centrale stradale TEN-T sostenuto da finanziamenti dell'UE e gli interventi della Commissione stanno compiendo progressi e conseguendo risultati per gli utenti della rete	13-30
La rete stradale TEN-T registra progressi, ma gli Stati membri dell'Europa centrale ed orientale sono ancora in ritardo	14-18
L'UE ha fornito ingenti risorse per lo sviluppo della TEN-T a partire dal 2007	19-24
La Commissione ha svolto un ruolo strategico importante	25-27
Riduzione dei tempi di percorrenza e aumento dei chilometri percorribili in autostrada	28-30
Alcuni fattori, però, ostacolano la piena funzionalità della rete stradale centrale della TEN-T	31-66
La maggior parte dei fondi SIE per il periodo 2014-2020 è stata destinata a progetti che non riguardano la rete stradale centrale della TEN-T	32-35
Barriere che impediscono una circolazione ininterrotta sulla rete stradale centrale	36-43
Le carenze del quadro di monitoraggio da essa istituito, ostacolano l'adozione di azioni correttive da parte della Commissione	44-55
L'insufficiente manutenzione attuata dagli Stati membri costituisce un fattore di rischio a medio e lungo termine per la rete stradale centrale	56-66

Conclusioni e raccomandazioni

67-73

Allegati

Allegato I – Stanziamenti finali del FESR e del Fondo di coesione per progetti stradali 2007-2013, in milioni di euro

Allegato II – Stanziamenti finali del FESR e del Fondo di coesione per progetti stradali 2014-2020, in milioni di euro

Allegato III – Stanziamenti dei fondi SIE per le reti stradali per il periodo 2014-2020

Abbreviazioni e glossario

Risposte della Commissione

Équipe di audit

Cronologia

Sintesi

I Un sistema di trasporti efficiente e sostenibile è importante per collegare regioni e paesi, poiché mette in comunicazione mercati e persone e contribuisce all'attività, allo sviluppo e alla crescita dell'economia. In tale contesto, le strade svolgono un ruolo significativo, dato che su di esse viaggia la quota più rilevante sia del traffico passeggeri che di quello merci.

II Per dare un nuovo impulso allo sviluppo dei trasporti nell'UE, nel 2013 il Parlamento ed il Consiglio hanno emanato un regolamento sulla rete transeuropea di trasporto (TEN-T), che ha introdotto i concetti di "rete globale" e "rete centrale" TEN-T. La "rete globale", da completarsi entro il 2050, mira a garantire accessibilità e connettività a tutte le regioni dell'UE. La "rete centrale" da completarsi entro il 2030, consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi della TEN-T.

III Per aiutare gli Stati membri a sviluppare la porzione di TEN-T di loro competenza, nel periodo 2007-2020 l'UE ha assegnato alle infrastrutture stradali una dotazione di 78 miliardi di euro, di cui circa 40 miliardi per le strade della TEN-T. La maggior parte delle risorse proviene dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e dal Fondo di coesione (FC). Importi più modesti, inoltre, sono messi a disposizione nell'ambito del Meccanismo per collegare l'Europa (MCE).

IV Nell'audit oggetto della presente relazione la Corte ha valutato i progressi compiuti nella realizzazione di una rete stradale centrale TEN-T pienamente funzionante e il ruolo svolto dalla Commissione nel conseguimento di tale obiettivo.

V La Corte ha deciso di eseguire questo audit in quanto è pertinente per una serie di ragioni: la rete stradale sostiene la quota più rilevante del traffico interno, la rete centrale TEN-T dovrebbe essere completata entro il 2030, la Commissione ha iniziato una revisione del regolamento TEN-T e l'UE ha investito notevoli risorse in infrastrutture stradali.

VI Lo sviluppo della rete stradale centrale TEN-T ha registrato progressi. Tuttavia, la maggior parte degli Stati membri dell'Europa centrale ed orientale è ancora indietro. Dal 2007, i finanziamenti dell'UE hanno contribuito ai progressi compiuti. Nel periodo di programmazione 2007-2013 sono infatti stati costruiti circa 2 400 km di nuove strade TEN-T e altri 2 000 km dovrebbero essere costruiti nel periodo di programmazione 2014-2020. Tali investimenti hanno avuto effetti positivi per gli utenti della rete, in termini di riduzione dei tempi di percorrenza e di aumento dei chilometri percorribili in autostrada.

VII La Commissione ha svolto un ruolo strategico importante: sulla base della sua proposta, sono state introdotti i concetti di "rete globale" e "rete centrale", nonché i nove corridoi della rete centrale. Inoltre, nell'attuale periodo di programmazione, i finanziamenti dell'MCE sono stati concentrati sulla rete centrale, comprese le tratte transfrontaliere. Per quanto riguarda i fondi SIE (FESR e Fondo di coesione), la Commissione è intervenuta a livello di Stati membri richiedendo che i finanziamenti fossero erogati solo in presenza delle condizioni richieste e negoziando accordi di partenariato e programmi operativi per far sì che gli Stati membri considerassero prioritaria la realizzazione della rete TEN-T.

VIII Tuttavia, tale intervento non ha sempre condotto ad una corrispondente prioritizzazione quando si è trattato di concentrare gli investimenti specificamente sulla rete centrale. Dei fondi SIE disponibili per il periodo 2014-2020, gli Stati membri hanno stanziato solo il 34 % per la rete stradale centrale TEN-T, anche se molti dei principali beneficiari avevano realizzato solo una parte modesta della rete centrale quando erano state negoziate le rispettive dotazioni.

IX La Corte ha rilevato che la continuità degli spostamenti lungo la rete stradale centrale TEN-T era ostacolata dal fatto che alcune tratte transfrontaliere erano incomplete e da un approccio non sufficientemente coordinato alla creazione di aree di parcheggio sicure e di infrastrutture per l'utilizzo di combustibili alternativi puliti.

X La Corte ha rilevato, inoltre, che le carenze del monitoraggio svolto dalla Commissione non consentono a quest'ultima di adottare tempestivamente, ove necessario, azioni correttive. Tale monitoraggio non copre sempre l'intera rete centrale e manca di target intermedi che consentano di valutare i progressi compiuti e di elaborare previsioni attendibili sulla probabilità di completamento della rete entro il 2030. Inoltre, i dati non sono aggiornati tempestivamente, la loro attendibilità risente della mancanza di un approccio uniforme e non sono previsti indicatori di risultato.

XI L'insufficiente manutenzione attuata dagli Stati membri costituisce un fattore di rischio a medio e lungo termine per la rete stradale centrale. Le risorse nazionali per la manutenzione diminuiscono costantemente invece di evolvere in funzione dell'allungamento delle strade e dell'obsolescenza dei collegamenti fondamentali. Sebbene tale carenza rischi di compromettere il conseguimento della piena funzionalità della rete centrale entro il 2030, la Commissione non dispone di strumenti per verificare se gli Stati membri abbiano istituito un sistema valido per garantire un'adeguata manutenzione delle loro reti.

XII Sulla base di tali conclusioni, la Corte raccomanda alla Commissione di:

- dare la priorità agli investimenti nella rete centrale, facendo sì che gli Stati membri dispongano di piani adeguati indicanti la tempistica e le disponibilità di bilancio, per arrivare a completare l'intera rete centrale TEN-T entro il 2030, prestando al contempo particolare attenzione alle tratte transfrontaliere;
- potenziare i dispositivi di monitoraggio per seguire i progressi nello sviluppo della rete centrale TEN-T e intraprendere azioni correttive, introducendo target intermedi, un approccio sistematico ed uniforme ed un sistema che consenta di monitorare i risultati;
- rafforzare l'approccio alla manutenzione, adottando misure idonee che inducano gli Stati membri a incrementare la pianificazione a lungo termine della manutenzione.

Introduzione

Il trasporto su strada nell'UE

01 Un sistema di trasporti efficiente e sostenibile è importante per collegare regioni e paesi, poiché mette in comunicazione mercati e persone e contribuisce all'attività, allo sviluppo e alla crescita dell'economia. La coesione e la competitività richiedono anch'esse collegamenti ininterrotti tra tutti gli Stati membri. In tale contesto, le strade svolgono un ruolo significativo, dato che su di esse viaggia la quota più rilevante dei trasporti dell'UE: secondo Eurostat, nel 2017 il 76,7 % di tutto il trasporto interno di merci dell'UE (in tonnellate/km) è avvenuto su strada. Le strade sono ancora più importanti per il traffico passeggeri: nel 2017 le autovetture hanno rappresentato l'83,3 % del trasporto interno passeggeri dell'UE (in passeggeri/km) e i pullman, i bus e i filobus hanno rappresentato un ulteriore 8,8 %¹.

Politica dei trasporti transeuropei

02 Per dare un impulso allo sviluppo delle infrastrutture di trasporto dell'UE, nel 1996 il Parlamento ed il Consiglio hanno emanato orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)². L'obiettivo di tali orientamenti era di facilitare l'integrazione dei diversi modi di trasporto (stradale, aereo, ferroviario, di navigazione interna e marittimo) in una TEN-T che contribuisse al buon funzionamento del mercato interno e al rafforzamento della coesione economica e sociale attraverso la mobilità sostenibile di persone e merci. Per raggiungere questi obiettivi, gli orientamenti individuavano alcuni progetti di interesse comune.

¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php>.

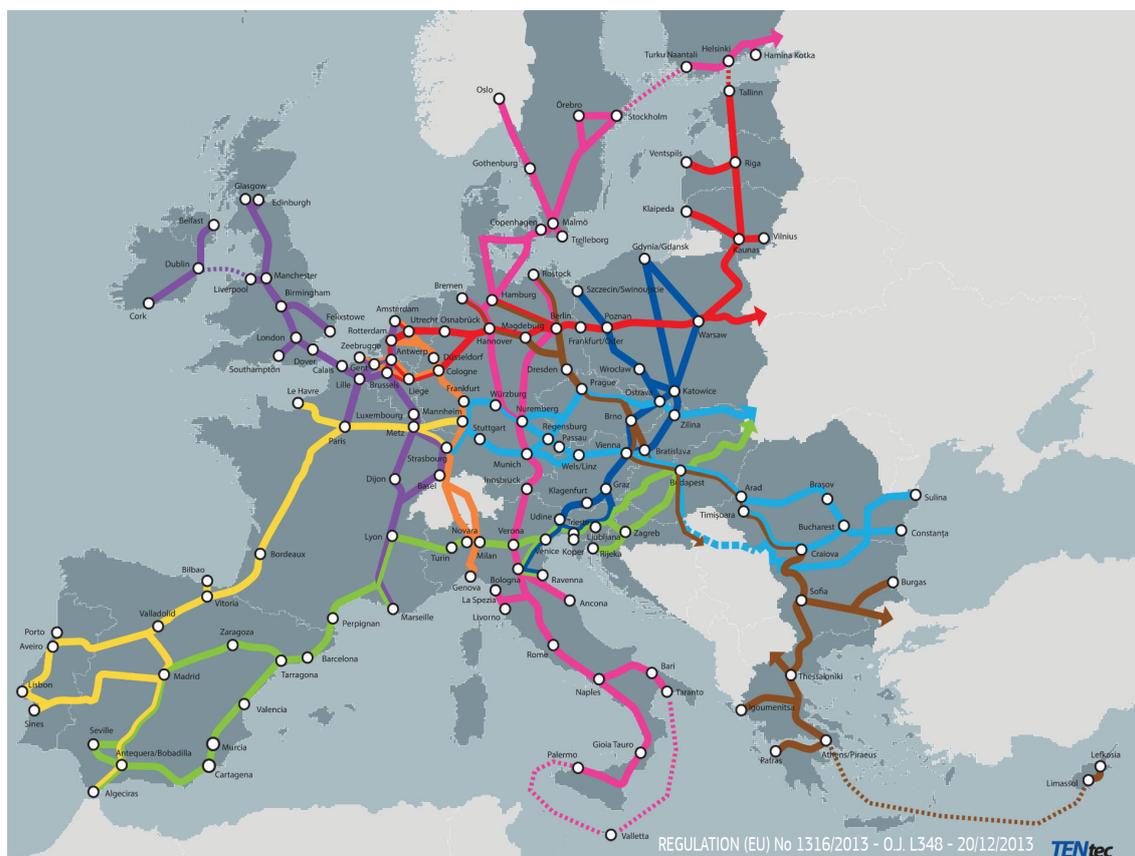
² Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1).

03 Nel 2013, il legislatore ha adottato un regolamento sulla TEN-T³, che ha introdotto i concetti di “rete globale” e “rete centrale” TEN-T, che gli Stati membri avrebbero dovuto sviluppare, ed ha segnato il passaggio da un approccio basato su singoli progetti prioritari ad un approccio che prevedeva una rete multimodale nell’UE, integrante collegamenti stradali, ferroviari, vie navigabili interne, collegamenti marittimi e aerei. La “rete globale”, da completarsi entro il 2050, mira a garantire accessibilità e connettività a tutte le regioni dell’UE. La “rete centrale” da completarsi entro il 2030, consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi della TEN-T. Per essere considerate complete, le strade della rete centrale devono avere lo standard di autostrade o superstrade. Il regolamento TEN-T stabilisce inoltre altri due requisiti tecnici: disponibilità di apposite aree di parcheggio con un adeguato livello di protezione e sicurezza e infrastrutture per combustibili alternativi in sostituzione delle fonti di petrolio fossile. La rete globale ha una lunghezza totale di circa 136 700 km, di cui 49 700 km fanno parte della rete stradale centrale.

04 Per consentire uno sviluppo coordinato della rete centrale indipendentemente dalle frontiere nazionali, vi sono nove corridoi multimodali della rete centrale che includono le maggiori arterie dell’UE. Per quanto riguarda le strade, questi corridoi (alcuni dei quali si sovrappongono), rappresentano circa due terzi della rete stradale centrale (circa 34 000 km) (cfr. [figura 1](#)).

³ 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 (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

Figura 1 – Corridoi della rete centrale TEN-T



Atlantico, Baltico-Adriatico, Mediterraneo, Mare del Nord-Baltico, Mare del Nord-Mediterraneo, Oriente-Mediterraneo orientale, Reno-Alpi, Reno-Danubio, Scandinavia-Mediterraneo

Fonte: Commissione europea.

05 Alla fine del 2019, la Commissione europea ha adottato il Green Deal europeo⁴, un programma per raggiungere l'obiettivo di zero emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2050. Per contribuire a questa neutralità in termini di emissioni di carbonio, il Green Deal europeo propone di trasferire il 75 % dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada alle ferrovie e alle vie navigabili interne. Oltre al previsto impulso al trasporto multimodale, la Commissione ha in programma di valutare ex novo la questione dell'efficace tariffazione della rete stradale e di aumentare la produzione e la diffusione di combustibili alternativi sostenibili nel settore dei trasporti.

⁴ COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019.

Finanziamenti dell'UE per la rete stradale

06 Per aiutare gli Stati membri a sviluppare la loro parte della TEN-T, i finanziamenti dell'UE sono erogati attraverso diversi strumenti. Le sovvenzioni dell'UE per le infrastrutture stradali nel periodo 2007-2020 ammontano a circa 78 miliardi di euro e sono utilizzate per finanziare le strade recentemente costruite o strade ricostruite o ristrutturate. La maggior parte proviene dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e dal Fondo di coesione, anche se perseguono finalità diverse: mentre le sovvenzioni del Fondo di coesione sono dirette unicamente alla TEN-T, sia centrale che globale, quelle del FESR non sono destinate prioritariamente alla TEN-T. Importi di minore entità sono disponibili anche attraverso il Meccanismo per collegare l'Europa (MCE) (precedentemente "programma TEN-T") per finanziare prevalentemente la rete centrale (cfr. [tabella 1](#)). La dotazione destinata alle infrastrutture stradali è diminuita da un periodo di programmazione all'altro a causa della transizione verso modi di trasporto più sostenibili. Al momento dell'audit, le dotazioni di bilancio per il quadro finanziario pluriennale 2021-2027 non erano state ancora adottate.

Tabella 1 – Finanziamenti dell'UE assegnati a progetti stradali, 2007-2020, (in milioni di euro)

Strumento	2007-2013	2014-2020	Totale
FESR e Fondo di coesione	46 544	29 282	75 826
TEN-T	524	N.a.	524
MCE	N.a.	2 060	2 060
Totale	47 068	31 342	78 410

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati della Commissione e dell'INEA.

07 Gli strumenti di finanziamento dell'UE sono soggetti a procedure di gestione diverse:

- a) il FESR e il Fondo di coesione sono attuati nel quadro della gestione concorrente. La Commissione (direzione generale della Politica regionale e urbana) negozia, approva e monitora l'attuazione degli accordi di partenariato e dei programmi operativi (PO) proposti dagli Stati membri e valuta anche le condizioni che gli Stati membri devono rispettare per ricevere i finanziamenti dell'UE (condizionalità ex ante). A livello nazionale o regionale, l'autorità di gestione è responsabile per la gestione dei PO, che include la selezione, il monitoraggio e rendicontazione dell'attuazione dei progetti. Nel caso dei grandi progetti (quelli aventi costi ammissibili totali superiori ai 75 milioni di euro), la Commissione approva individualmente il singolo contributo dell'UE.
- b) L'MCE (precedentemente denominato "programma TEN-T") è attuato dalla Commissione secondo le modalità della gestione diretta. La Commissione pubblica inviti a presentare proposte per progetti che desiderano ricevere un cofinanziamento dall'UE e valuta questi ultimi con il sostegno dell'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA), sotto la supervisione della direzione generale per la Mobilità e i trasporti.

08 Oltre a erogare sovvenzioni, l'UE sostiene lo sviluppo della rete stradale attraverso strumenti finanziari quali prestiti e garanzie, in modo da attrarre investimenti privati nelle infrastrutture di trasporto: ad esempio, lo strumento di debito MCE e il Fondo europeo per gli investimenti strategici. Inoltre, la Banca europea per gli investimenti concede prestiti per progetti di trasporto su strada.

Estensione e approccio dell'audit

09 Nel corso dell'audit la Corte ha valutato i progressi compiuti nel conseguimento dell'obiettivo UE di completare una rete stradale centrale TEN-T pienamente funzionante nonché il ruolo svolto dalla Commissione a tale riguardo. A tal fine, la Corte ha esaminato se:

- 1) l'UE abbia agevolato il completamento della rete stradale centrale TEN-T e ottenuto risultati positivi per gli utenti della rete;
- 2) la rete TEN-T funzioni come programmato e se la Commissione abbia svolto un adeguato monitoraggio dei progressi compiuti per il completamento della rete e del contributo fornito dagli Stati membri alla manutenzione delle strade.

10 La Corte ha analizzato il ruolo e i compiti della Commissione nel sostenere il completamento della rete stradale centrale entro il 2030. Ha valutato quanto compiuto dalla Commissione a livello strategico, la distribuzione dei finanziamenti UE e le modalità con cui la Commissione monitora l'attuazione della rete centrale. Gli auditor della Corte hanno avuto colloqui con personale della Commissione europea: direzione generale Mobilità e trasporti, direzione generale Politica regionale e urbana, INEA, coordinatori europei e Eurostat. La Corte ha analizzato l'utilizzo aggregato del FESR e del Fondo di coesione per i periodi di programmazione 2007-2013 e 2014-2020, nonché degli stanziamenti dell'MCE; non ha quindi sottoposto ad audit singoli progetti.

11 Per confermare quanto rilevato presso la Commissione, gli auditor della Corte hanno anche visitato quattro Stati membri: Bulgaria, Repubblica ceca, Spagna e Polonia. Questi Stati membri, insieme, ricevono circa il 62 % del totale dei finanziamenti del FESR, del Fondo di coesione e dell'MCE assegnati a progetti di infrastrutture stradali per i periodi 2007-2013 e 2014-2020 e sono attraversati da sei dei nove corridoi della rete centrale (Baltico-Adriatico, Mare del Nord-Baltico, Mediterraneo, Oriente-Mediterraneo orientale, Atlantico e Reno-Danubio) che dovranno essere completati entro il 2030. Gli auditor della Corte hanno tenuto colloqui con le autorità degli Stati membri (rappresentanti dei ministeri responsabili per gli investimenti nei trasporti e nelle infrastrutture, autorità di gestione, gestori dell'infrastruttura stradale) e altri portatori di interesse (varie associazioni nazionali ed europee).

12 La Corte ha deciso di svolgere questo audit per una serie di ragioni. Sulla rete stradale viaggia la quota più rilevante del traffico interno. La rete centrale TEN-T dovrebbe essere completata entro il 2030 e la Commissione ha iniziato una revisione del regolamento TEN-T che dovrebbe essere ultimata al più tardi nel 2021. Inoltre, l'UE ha investito consistenti fondi nelle infrastrutture stradali (78 miliardi dal 2007) e i negoziati per il periodo di programmazione 2021-2027 sono attualmente in corso. Negli ultimi anni la Corte ha esaminato molteplici aspetti della TEN-T, prestando particolare attenzione ad altri modi di trasporto⁵.

⁵ Relazione speciale n. 19/2018 “La rete ferroviaria ad alta velocità in Europa non è una realtà, bensì un sistema disomogeneo e inefficace”; relazione speciale n. 13/2017 - “Un sistema unico europeo di gestione del traffico ferroviario: la scelta politica diventerà mai realtà?”; relazione speciale n. 23/2016 “Il trasporto marittimo dell’UE è in cattive acque: molti investimenti risultano inefficaci e insostenibili”; relazione speciale n. 8/2016 “Il trasporto delle merci su rotaia nell’UE non è ancora sul giusto binario”.

Osservazioni

Lo sviluppo della rete centrale stradale TEN-T sostenuto da finanziamenti dell'UE e gli interventi della Commissione stanno compiendo progressi e conseguendo risultati per gli utenti della rete

13 La Corte ha passato in rassegna i progressi compiuti nello sviluppo della rete centrale TEN-T negli Stati membri. Ha esaminato se i finanziamenti dell'UE e il coinvolgimento della Commissione a livello strategico abbiano contribuito a tali progressi. Infine, ha raccolto informazioni sui risultati ottenuti finora in termini di km percorsi su una autostrada e riduzione dei tempi di percorrenza di diverse tratte della rete centrale.

La rete stradale TEN-T registra progressi, ma gli Stati membri dell'Europa centrale ed orientale sono ancora in ritardo

14 Secondo i dati Eurostat, il numero totale di chilometri di autostrade (compresi quelli della TEN-T) nell'UE è aumentato di circa 3 100 km tra il 2007 e il 2017. Lo sviluppo della rete stradale è abbastanza avanzato nei nove corridoi della rete centrale, con un tasso di completamento che varia tra il 70 % e quasi il 100 % (cfr. [tabella 2](#)).

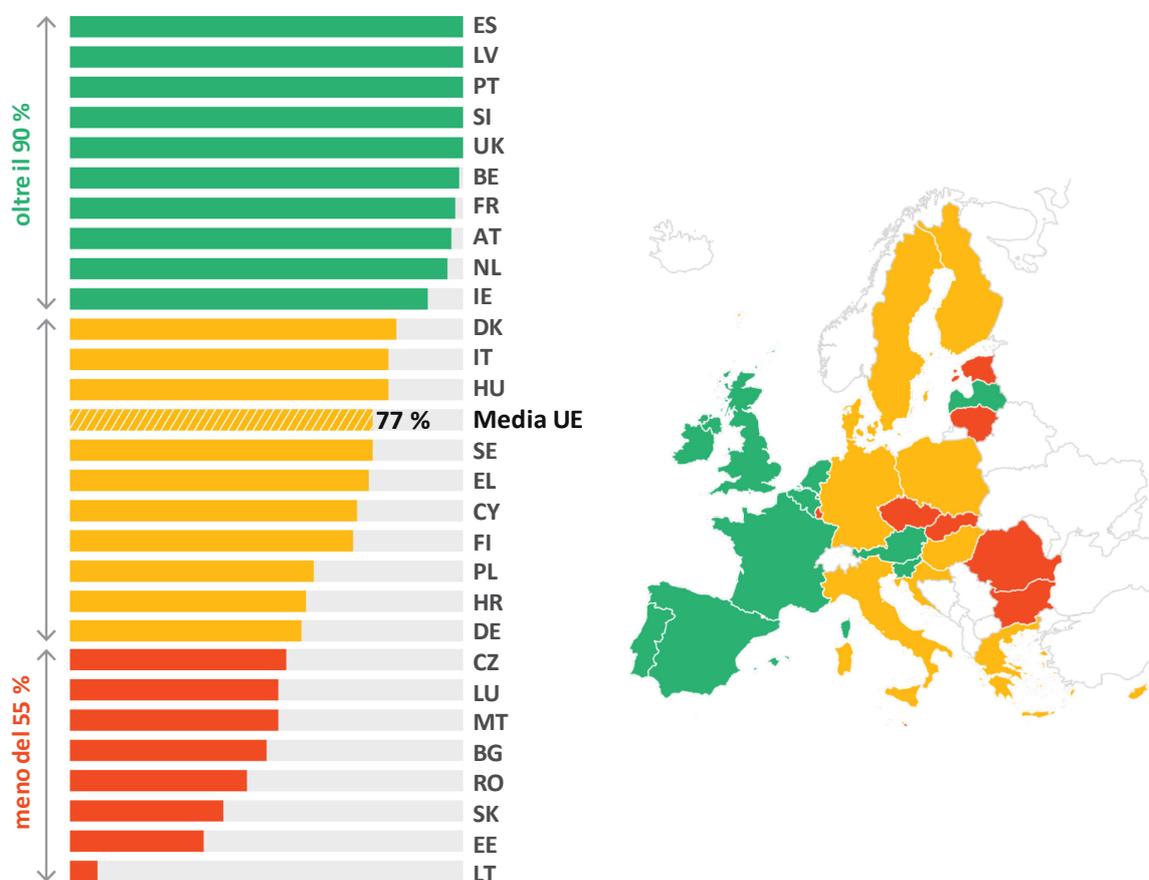
Figura 2 – Stato di completamento dei nove corridoi della rete centrale

Corridoio	Lunghezza totale (in km)	Tasso di completamento
Baltico-Adriatico	3 600	84,0 %
Mare del Nord-Baltico	4 092	70,0 %
Mediterraneo	5 500	98,0 %
Oriente-Mediterraneo orientale	5 400	88,2 %)
Atlantico	4 535	99,8 %
Reno-Danubio	4 488	78,0 %
Reno-Alpi	1 721	Pienamente conforme agli standard
Scandinavia-Mediterraneo	6 300	99,0 %
Mare del Nord-Mediterraneo	4 538	Conforme, eccetto che per alcuni collegamenti dell'ultimo miglio

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base degli ultimi programmi di lavoro per i corridoi.

15 I dati aggregati forniti dalla Commissione relativi alla rete centrale nel suo insieme presentano alcuni limiti (cfr. paragrafo 48). Mostrano comunque significative differenze tra gli Stati membri, in particolare tra quelli dell'Europa occidentale e quelli dell'Europa centro-orientale. I tassi di completamento dei singoli Stati membri al 2016 (ultimi dati aggregati disponibili) variano dal 7 % (Lituania) al 34 % (Estonia) fino a quasi il 100 % (ad esempio, Spagna, Regno Unito), mentre il tasso di completamento della rete centrale a livello dell'UE è del 77 % (cfr. *figura 2*). La Corte ha ottenuto dati più recenti dagli Stati membri visitati: al momento dell'audit, il tasso di completamento per la Bulgaria era del 46 %, per la Repubblica ceca del 78 % circa e per la Polonia era di circa il 75 %.

Figura 2 – Completamento della rete centrale stradale TEN-T per Stato membro al 2016



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati della Commissione (regolamento delegato (UE) n. 2017/849 della Commissione (GU L 128I del 19.5.2017, pag. 1).

16 Questo divario nel livello di sviluppo della rete centrale tra Stati membri occidentali e centro-orientali è stato confermato, nel 2017, dalla settima relazione della Commissione sulla coesione economica, sociale e territoriale che indicava che molte regioni degli Stati membri centrali e orientali non erano ancora collegate da un'efficiente rete stradale e che avranno un migliore accesso ai mercati solo dopo il completamento della TEN-T⁶.

⁶ Commissione europea, "La mia regione, la mia Europa, il nostro futuro: settima relazione sulla coesione economica, sociale e territoriale, 2017, pag. 40.

17 Questa differenza era stata anche evidenziata in uno studio del Parlamento europeo⁷ del 2016 che confrontava le strade della TEN-T che collegavano 13 coppie di città nell'UE-15⁸ e nelle regioni dell'Europa centrale ed orientale. Le quattro coppie di città nell'UE-15 erano: Barcellona – Siviglia; Parigi – Francoforte; Colonia – Parigi; e Monaco – Verona; le nove coppie degli Stati membri dell'Europa centrale ed orientale erano: Zagabria – Bratislava; Varsavia – Praga; Zagabria – Lublin; Bratislava – Sofia; Budapest – Sofia; Budapest – Bucarest; Sofia – Costanza; Varsavia – Riga e Vilnius – Lublin. Lo studio concludeva che vi era fra queste una netta differenza in termini di velocità di percorrenza su strada: la Repubblica ceca, la Slovacchia e alcune regioni della Polonia erano molto più vicine alle medie dell'UE-15 rispetto agli Stati baltici, alla Romania e alla Bulgaria. La velocità media per le quattro coppie nell'UE-15 era di 100 km/h, mentre per le nove coppie dell'Europa centrale ed orientale era di 80 km/h. Tale differenza può essere dovuta al fatto che le strade che collegano ciascuna coppia di città nell'UE-15 erano quasi sempre (98 %) autostrade, mentre nei “nuovi” Stati membri la percentuale era significativamente inferiore (53 %).

18 Un altro fattore è stato rilevato da una indagine condotta nel 2018 dal Forum economico mondiale sulla qualità percepita delle infrastrutture stradali, utilizzando una scala da 1 (estremamente bassa) a 7 (estremamente buona). Mentre le prime dieci della graduatoria UE si trovavano in nove Stati membri dell'UE-15 con risultati che andavano dal 5,34 del Lussemburgo al 6,80 dei Paesi Bassi, gli ultimi otto paesi si trovavano nei paesi dell'UE centrale ed orientale e i punteggi andavano dal 2,96 della Romania al 4,14 della Polonia⁹.

⁷ Parlamento europeo, *Research for TRAN committee: Connectivity and Accessibility of Transport Infrastructure in Central and Eastern European EU Member States*, In-depth Analysis, 2016.

⁸ Stati membri dell'UE prima dell'allargamento del 2004.

⁹ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/quality-roads_en

L'UE ha fornito ingenti risorse per lo sviluppo della TEN-T a partire dal 2007

19 Come indicato al paragrafo **14**, il numero totale di chilometri di autostrada (compresi quelli della TEN-T) nell'UE è aumentato tra il 2007 e il 2017 di circa 3 100 km, cui hanno contribuito cospicui finanziamenti UE. Durante i periodi di programmazione 2007-2013 e 2014-2020, il valore totale delle sovvenzioni dell'UE a progetti stradali, sia facenti parte della TEN-T che al di fuori di essa, sono ammontati a circa 78 miliardi di euro. La maggior parte di tale sostegno è stata fornita dal FESR e dal Fondo di coesione per progetti riguardanti strade recentemente costruite o strade ricostruite/ristrutturate (cfr. **tabella 1**). Gli **allegati I e II** forniscono un quadro sintetico degli stanziamenti dei fondi SIE per investimenti stradali per Stato membro e per tipo di progetto, per i periodi di programmazione 2007-2013 e 2014-2020. Durante il periodo attualmente in corso, 21 Stati membri hanno assegnato finanziamenti provenienti dal FESR e/o dal Fondo di coesione a progetti stradali. La Polonia, da sola, ha ricevuto quasi il 50 % di questi stanziamenti.

20 Dei 78 miliardi di euro destinati alle strade, dal 2007 il sostegno dei fondi SIE assegnato specificamente alle strade della TEN-T è ammontato a 39,1 miliardi di euro;

- a) durante il periodo 2007-2013, sono stati utilizzati 21,3 miliardi di euro per finanziare la costruzione di 2 400 km di nuove strade della TEN-T, per lo più autostrade, principalmente nei 12 Stati membri che hanno aderito all'UE dal 2004 dove, in tale periodo, quasi tutte le nuove autostrade sono state costruite con il sostegno dell'UE. In particolare, va rilevato che Polonia e Romania hanno costruito rispettivamente 1 056 km (pari ad un aumento del 124 % della lunghezza totale delle autostrade) e 314 km (aumento del 129 %) con un cofinanziamento dell'85 %¹⁰. Oltre alle strade della TEN-T di recente costruzione, il FESR e il Fondo di coesione hanno anche finanziato la ricostruzione di 28 600 km di strade, senza fare però differenza, all'epoca, tra le strade della TEN-T e le altre;
- b) durante il periodo 2014-2020, 17,8 miliardi di euro sono stati assegnati alla costruzione di 2 000 km di nuove strade della TEN-T e alla ricostruzione di 770 km di strade della TEN-T già esistenti (comprese autostrade). La principale fonte di finanziamenti dei fondi SIE alle strade della TEN-T è il Fondo di coesione (cfr. **tabella 3**).

¹⁰ Valutazione ex post dei programmi della politica di coesione 2007-2013, incentrata sul Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e sul Fondo di coesione (FC), WP1: Relazione di sintesi, agosto 2016.

Tabella 3 – Strade TEN-T nuove o ricostruite da finanziare con fondi SIE, 2014-2020 (in km)

	FESR	Fondo di coesione	Totale
Costruite ex novo	327	1 681	2 007
Ricostruite	127	643	770

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base di dati della Commissione¹¹.

21 Tuttavia, al momento dell'audit, il tasso di completamento dei progetti stradali della TEN-T cofinanziati dai fondi SIE nel periodo di programmazione 2014-2020 era ancora basso. Per le strade della TEN-T da costruire ex novo, su 2 007 km programmati ne sono stati completati fino ad ora 390 km. Per le strade da ricostruire, sono stati completati 387 km su 770km¹².

22 Nei tre Stati membri visitati in cui la rete centrale non era ancora completata (Bulgaria, Repubblica ceca e Polonia), i finanziamenti dei fondi SIE hanno contribuito ai progressi compiuti nel periodo di programmazione 2014-2020 (cfr. *riquadro 1*).

¹¹ Piattaforma di dati aperti sui fondi SIE: <https://cohesiondata.ec.europa.eu/themes/7>.

¹² Piattaforma di dati aperti sui fondi SIE: <https://cohesiondata.ec.europa.eu/themes/7>.

Riquadro 1

Contributo dei fondi SIE allo sviluppo della rete stradale centrale in Bulgaria, Repubblica ceca e Polonia

In Polonia, sono stati approvati ai fini del finanziamento del FESR o del Fondo di coesione 30 progetti, nell'ambito della rete stradale centrale TEN-T, ognuno dei quali ha ricevuto un cofinanziamento UE dell'85 %. Una volta completati, questi progetti avranno costruito ex novo 947 km di strade e ricostruito circa 50 km di strade (a fronte di una rete centrale complessiva di 3 750 km).

In Bulgaria, i progetti stradali per la rete centrale realizzati con il cofinanziamento dell'UE all'85 % dovrebbero portare alla costruzione di 67 km di nuove strade sulle tratte tecnicamente più impegnative dell'autostrada che collega Sofia alla Grecia (su una rete centrale totale di 1 512 km). In Bulgaria, nel periodo di programmazione 2007-2013 sono stati realizzati importanti progressi, con la costruzione di 264 km di strade della rete centrale.

Nella Repubblica ceca, vi sono attualmente 13 progetti stradali relativi alla rete centrale che beneficiano di un cofinanziamento UE dell'85 %. Due riguardano la costruzione di due nuove tratte autostradali (lunghezza totale: 21,5 km), mentre 11 prevedono la ricostruzione di 61,7 km di strade (su una rete centrale totale di 1 022 km).

23 Oltre ai fondi SIE, ha contribuito allo sviluppo della rete centrale TEN-T anche l'MCE, uno strumento a disposizione di tutti gli Stati membri e gestito direttamente dalla Commissione. Le sovvenzioni per i progetti stradali rappresentano circa il 10 % della dotazione per i trasporti dell'MCE, pari a circa 2,1 miliardi. Dell'importo totale, circa 864 milioni di euro sono destinati a investimenti specifici in infrastrutture stradali, 599 milioni di euro a infrastrutture per combustibili alternativi e circa 31 milioni di euro ad aree di parcheggio sicure e protette. Il resto viene speso soprattutto per i sistemi di trasporto intelligenti e altre applicazioni telematiche.

24 Degli 864 milioni assegnati agli investimenti in infrastrutture stradali, circa il 97 % è per la rete centrale e quasi l'80 % (circa 662 milioni di euro) è concentrato sulle tratte stradali che attraversano o che conducono ad una frontiera. La Corte ha rilevato esempi di questa focalizzazione nei quattro Stati membri visitati, in cui l'MCE sta cofinanziando cinque progetti di questo tipo (cfr. [riquadro 2](#)).

Riquadro 2

Esempi di progetti stradali cofinanziati dall'MCE e focalizzati sulle tratte transfrontaliere negli Stati membri visitati

In Bulgaria, l'MCE sta cofinanziando l'ammodernamento della direttrice interdistrettuale I-8 da Kolotina alla circonvallazione di Sofia, che è parte della rete centrale. Si tratta di rinnovare 14,5 km di strada lungo la tratta transfrontaliera che conduce in Serbia. I costi totali ammissibili ammontano a 83 milioni di euro, comprendenti un contributo massimo UE di 20,6 milioni.

In Spagna, l'MCE sta cofinanziando un collegamento stradale transfrontaliero lungo il corridoio atlantico tra Fuentes de Oñoro e Vilar Formoso (Portogallo). Il costo totale stimato è di circa 28,1 milioni. Il finanziamento dell'UE è stato fissato al 10 %, pari a circa 2,8 milioni.

La Commissione ha svolto un ruolo strategico importante

25 L'adozione del regolamento UE sulla TEN-T nel 2013, su proposta della Commissione, ha rappresentato una tappa strategica fondamentale nel promuovere l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'UE, in particolare introducendo i concetti di rete centrale e rete globale, aventi scadenze di realizzazione diverse. Questo approccio ha contribuito a far considerare prioritario il completamento della maggior parte delle direttrici di traffico importanti dato che la rete centrale, compresi nove corridoi centrali, deve essere ultimata entro il 2030.

26 Per facilitare l'attuazione coordinata dei corridoi, la Commissione ha nominato nove coordinatori europei (ciascuno dei quali segue l'attuazione di un corridoio), che hanno pubblicato i piani di lavoro per i corridoi¹³ e ne hanno monitorato l'attuazione. I piani di lavoro sono stati regolarmente aggiornati ed accompagnati da elenchi indicativi di progetti programmati con indicazione dei costi stimati, della data di completamento e del modo di trasporto. Anche se non giuridicamente vincolanti, i piani di lavoro sono stati approvati da tutti gli Stati membri attraversati da ciascun corridoio interessato.

¹³ Articolo 47 del regolamento TEN-T.

27 Oltre ad aver istituito il quadro giuridico rappresentato dal regolamento TEN-T, la Commissione è coinvolta a livello strategico negli Stati membri che beneficiano dei fondi SIE (21 dei 28 Stati membri) (cfr. paragrafo 07). Nei quattro Stati membri visitati, durante la negoziazione e l'approvazione degli accordi di partenariato e dei programmi operativi per il periodo di programmazione 2014-2020, la Commissione ha formulato commenti di carattere sostanziale invitando gli Stati membri a dare la priorità alla TEN-T nella propria programmazione. Ad esempio:

- a) in Bulgaria la Commissione ha analizzato la bozza dell'accordo di partenariato, rilevando che non era sufficientemente mirata - non attribuendovi sufficiente priorità - agli investimenti UE sui trasporti per il successivo periodo di programmazione; ha constatato inoltre che l'accordo di partenariato avrebbe dovuto indicare che l'investimento fondamentale prioritario era il completamento dell'autostrada tra Sofia e il confine greco sulla rete centrale. Il completamento di questa autostrada è stato poi indicato come priorità chiave sia nell'accordo di partenariato approvato nell'ottobre 2015, sia nel corrispondente PO Trasporti per il periodo 2014-2020.
- b) In Polonia, nel negoziare l'accordo di partenariato con le autorità nazionali, la Commissione ha sottolineato che la bozza di accordo di partenariato ammetteva tutti i tipi di strade di viabilità secondaria senza alcun ordine di priorità, includendo collegamenti in zone rurali, il che non era in linea con la posizione della Commissione. La Commissione ha pertanto concluso che le strade locali possono generalmente essere finanziate unicamente dal FESR se garantiscono un collegamento diretto con la TEN-T o se collegano direttamente con la rete centrale o con la rete globale.
- c) La Commissione ha chiesto alla Repubblica ceca di rafforzare il collegamento tra la strategia nazionale in materia di trasporto e l'accordo di partenariato, includendo in questo documento un riferimento esplicito al completamento dei corridoi della rete centrale.

Riduzione dei tempi di percorrenza e aumento dei chilometri percorribili in autostrada

28 Dai dati ottenuti nel corso dell'audit presso la Commissione e delle visite negli Stati membri è emerso che vi è stato un generale miglioramento dei tempi di percorrenza tra il 2012 e il 2019. La Corte ha analizzato quattro strade: Madrid-Varsavia, Tallinn-Vienna, Bucarest-Parigi e Burgas-Berlino. Queste strade attraversano tutti i quattro Stati membri visitati dagli auditor della Corte e includono lunghi tratti della rete centrale lungo gli assi Nord-Sud e Est-Ovest (cfr. [figura 3](#)).

Figura 3 – Quattro strade analizzate (2019)



Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

- Bucarest - Parigi
- Burgas - Berlino
- Madrid - Varsavia
- Tallinn - Vienna
- Tutti gli altri corridoi

0 250 500 750 1000 km

Fonte: Eurostat.

29 La Corte ha rilevato un aumento del numero di chilometri percorribili in autostrada, che determina un risparmio di tempo e contribuisce alla sicurezza e alla qualità degli spostamenti. I maggiori aumenti si sono osservati sul tragitto Tallin-Vienna, dove il numero di chilometri in autostrada è aumentato del 190 %, passando da 200 km nel 2012 a 580 km nel 2019, con un risparmio di tempo dell'8 % (cfr. *tabella 4*).

Tabella 4 – Aumento del numero di km di autostrada e riduzione dei tempi di percorrenza tra il 2012 e il 2019

	Tragitto totale 2019 (km)	Modifica lunghezza dell'autostrada (km)	Modifica lunghezza dell'autostrada (%)	Tempo di percorrenza totale 2019 (minuti)	Risparmio di tempo (minuti)	Risparmio di tempo (%)
Bucarest–Parigi	2 322	312	17,0 %	1 291	33	2,5 %
Burgas–Berlino	2 039	339	30,0 %	1 232	33	2,6 %
Madrid–Varsavia*	2 920	400	17,0 %	1 485	104	6,5 %
Tallinn–Vienna	1 706	380	189,0 %	1 070	93	8,0 %

* Poiché il criterio principale era quello del percorso più veloce, in questo caso l'itinerario era diverso tra il 2012 e il 2019.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei calcoli di Eurostat.

30 Le informazioni raccolte durante le visite nei quattro Stati membri indicano inoltre che il completamento delle tratte appartenenti alla rete centrale stradale ha contribuito a ridurre i tempi di percorrenza. Ad esempio:

- a) In Bulgaria, la lunghezza totale della rete autostradale è quasi raddoppiata, passando da 418 km nel 2007 a 757 nel 2018, grazie in buona parte al sostegno dell'UE. Per il periodo 2007-2013, l'UE ha cofinanziato all'85 % il completamento di 264 km di autostrada della rete centrale, che richiedeva il completamento di due autostrade: una che collegava Sofia a Burgas e un'altra che raggiungeva il confine con la Turchia. Secondo le autorità bulgare, il completamento della prima autostrada ha ridotto i tempi di percorrenza tra Sofia e Burgas di circa 90 minuti, dato che la velocità media è passata da 68 a 105 km/ora. Con il completamento dell'altra autostrada, la durata del tragitto da Sofia al confine turco è stata anch'essa ridotta di circa 90 minuti.

- b) In Spagna, dopo il completamento delle cinque tratte mancanti della rete centrale stradale, le autorità hanno segnalato miglioramenti nel livello di servizio (maggiore capacità), un aumento della velocità media (riduzione dei tempi di percorrenza) e della sicurezza stradale in queste tratte. I risparmi di tempo raggiunti in queste tratte tra il 2004 e il 2017 variano dal 15 % al 38 %.
- c) In Polonia, gli indicatori mostrano che la connettività sta generalmente migliorando: il tempo medio di percorrenza tra le 18 maggiori città è diminuito da 4,3 ore nel 2013 a 4,1 ore nel 2018.

Alcuni fattori, però, ostacolano la piena funzionalità della rete stradale centrale della TEN-T

31 La Corte ha esaminato i fattori chiave che ostacolano la piena funzionalità della rete stradale centrale della TEN-T. Per essere pienamente funzionante, la rete centrale UE deve essere completa in termini di classe di strade e di requisiti tecnici e ricevere una adeguata manutenzione. Il suo finanziamento dovrebbe costituire una priorità e la Commissione dovrebbe svolgere un ruolo fondamentale di coordinamento per evitare potenziali ostacoli e dovrebbe monitorare i progressi compiuti nel completamento della rete. A tale fine, la Corte ha valutato se vi fossero parti mancanti nelle infrastrutture e se i finanziamenti dell'UE per il 2014-2020 fossero stati assegnati in linea con gli obiettivi della politica TEN-T, in particolare, in vista del completamento della rete centrale. Ha inoltre esaminato se il monitoraggio della Commissione abbia consentito di seguire i progressi, di elaborare previsioni attendibili riguardo al probabile completamento entro il termine del 2030 e di adottare, all'occorrenza, azioni correttive. La Corte ha poi analizzato se la dotazione destinata dagli Stati membri alla manutenzione garantisca il funzionamento a lungo termine della rete centrale stradale.

La maggior parte dei fondi SIE per il periodo 2014-2020 è stata destinata a progetti che non riguardano la rete stradale centrale della TEN-T

32 Nel 2013, il regolamento sulla TEN-T ha introdotto il concetto di rete centrale nella TEN-T al fine di attribuire la priorità al completamento delle reti più importanti in termini di traffico. La Corte ha constatato che, nel periodo 2014-2020, anche se i limitati stanziamenti dell'MCE per le strade sono stati mirati quasi esclusivamente alla rete centrale (cfr. paragrafo **23**), la maggior parte dei fondi SIE disponibili per i progetti stradali è stata assegnata a progetti al di fuori della rete stradale centrale TEN-T (65,7 %) (cfr. **tabella 5**). Tuttavia, al momento di negoziare la ripartizione degli

stanziamenti per il 2014-2020, il tasso di completamento della rete stradale centrale nella maggior parte degli Stati membri dell'Europa centrale ed orientale non superava il 55 %. L'*allegato III* mostra la quota dei finanziamenti SIE per le strade assegnati alla rete centrale e alla rete globale in ciascuno Stato membro per il periodo 2014-2020 e il relativo grado di completamento nel 2013.

Tabella 5 – Stanziamenti SIE per progetti stradali, 2014-2020

Rete stradale	Stanziamenti (in percentuale degli stanziamenti totali per le strade)	Stanziamenti (in miliardi di euro)
Rete centrale	34 %	10,1
Rete globale	27 %	7,7
Non inclusi nella rete TEN-T	39 %	11,5

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base di dati della Commissione.

33 Tale situazione era evidente nella Repubblica ceca, che ha assegnato solo il 15 % alla rete centrale mentre ha destinato la maggior parte del sostegno dei fondi SIE a strade non incluse nella rete centrale stradale della TEN-T. La Corte ha rilevato inoltre esempi positivi in Croazia e Bulgaria, che hanno assegnato rispettivamente l'83 % e il 78 % del sostegno fornito agli investimenti nella rete centrale (cfr. *tabella 6*). Per una panoramica completa, si veda l'*allegato III*.

Tabella 6 – Stanziamenti SIE per le strade (2014-2020) e stato di completamento della rete stradale centrale nel 2013

Stato membro	Stanziamenti per la rete centrale	Stanziamenti per la rete globale	Stanziamenti al di fuori della TEN-T	Completamento della rete stradale centrale nel 2013
Bulgaria	78 %	0 %	22 %	45 %
Croazia	83 %	0 %	17 %	60 %
Repubblica ceca	15 %	22 %	63 %	55 %
Polonia	32 %	32 %	36 %	33 %

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base di dati della Commissione.

34 Vi è anche una evidente differenza tra il FESR e il Fondo di coesione per quanto riguarda le modalità di finanziamento dei progetti stradali (cfr. paragrafo 06). Gli stanziamenti del Fondo di coesione per le strade sono stati concentrati esclusivamente sulla TEN-T (57 % alla rete centrale e il 43 % alla rete globale), mentre il FESR ha finanziato prevalentemente progetti stradali non riguardanti la TEN-T. In particolare, gli stanziamenti del FESR per progetti riguardanti la rete stradale centrale hanno rappresentato l'11 % degli stanziamenti totali per le strade (cfr. [tabella 7](#)).

Tabella 7 – Stanziamenti del FESR e del Fondo di coesione per progetti stradali, 2014-2020

	Rete centrale	Rete globale	Al di fuori della TEN-T
Fondo di coesione	57 % (8,4 miliardi di euro)	43 % (6,3 miliardi di euro)	0 %
FESR	11 % (1,7 miliardi di euro)	10 % (1,4 miliardi di euro)	79 % (11,4 miliardi di euro)

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base di dati della Commissione.

35

36 Infine, il regolamento TEN-T richiede che la rete stradale centrale sia costituita o da autostrade o da superstrade, lasciando la scelta agli Stati membri. In tale contesto è importante ribadire quanto la Corte ha dichiarato in precedenti relazioni speciali¹⁴. Poiché i costi di costruzione di una autostrada sono significativamente superiori a quelli di una superstrada (in media, possono costare fino al 43 % in più), la decisione relativa alla classe di strade da finanziare deve essere presa sulla base di una valida analisi costi-benefici e deve essere specifica a ciascun progetto, invece che “sistemica” per tutta la rete stradale dello Stato membro in questione. Negli Stati membri visitati, gli auditor della Corte hanno riscontrato approcci diversi al riguardo: mentre Repubblica ceca e Spagna hanno deciso di costruire esclusivamente autostrade, Polonia e Bulgaria usano entrambe le tipologie di strade (cfr. [tabella 8](#)).

¹⁴ Relazione speciale n. 5/2013 “I fondi erogati per le strade nell’ambito della politica di coesione sono ben utilizzati?” relazione speciale n. 9/2018: “Partenariati pubblico-privato nell’UE: carenze diffuse e benefici limitati”.

Tabella 8 – Rete stradale centrale per classe stradale (completata o programmata) nei quattro Stati membri visitati, al 2019

Stato membro	Autostrada	Superstrada	Lunghezza totale della rete stradale centrale
Bulgaria	1 120 km (74 %)	392 km (26 %)*	1 512 km
Repubblica ceca	1 000 km (98 %)	23 km (2 %)	1 023 km
Polonia	1 910 km (51 %)	1 840 km (49 %)	3 750 km
Spagna	5 914 km (99,5 %)	26 km (0,5 %)	5 940 km

*Nota: valore indicativo, dato che al momento dell'audit non era stata presa una decisione definitiva per alcune tratte della rete centrale.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati forniti dalle autorità nazionali.

Barriere che impediscono una circolazione ininterrotta sulla rete stradale centrale

Alcune tratte transfrontaliere sono incomplete

37 Il regolamento TEN-T¹⁵ definisce la “tratta transfrontaliera” come “la tratta che assicura la continuità di un progetto di interesse comune tra i nodi urbani più vicini ai due lati della frontiera di due Stati membri o tra uno Stato membro e un paese vicino”. In linea con questa definizione, una tratta transfrontaliera può indicare una porzione più lunga di strada della rete, invece che una tratta di pochi chilometri che attraversa una frontiera.

38 Occorre prestare particolare attenzione alle tratte transfrontaliere, dato che delle interruzioni nelle infrastrutture transfrontaliere riducono l’impatto della rete a livello dell’UE. I piani per i lavori sui relativi corridoi hanno individuato diverse tratte transfrontaliere incomplete, sia tra Stati membri (ad esempio tra la Polonia e la Slovacchia nel corridoio Baltico-Adriatico) e interruzioni su tratte che conducono ad una frontiera con un paese non-UE (ad esempio, sul prolungamento dell’autostrada ungherese M3 che porta al confine con l’Ucraina sul corridoio mediterraneo).

¹⁵ Cfr. articolo 3, lettera m) del regolamento TEN-T.

39 Inoltre, gli auditor hanno rilevato nei quattro Stati membri visitati diverse tratte transfrontaliere mancanti: in alcuni casi vi è proprio il rischio che non siano completate entro il 2030.

- a) Nella Repubblica ceca, quattro delle sette tratte transfrontaliere sono già state completate, ma le altre tre (al confine polacco, slovacco e austriaco) sono mancanti o a rischio di non completamento entro il 2030. Queste tratte mancanti hanno complessivamente una lunghezza di 154 km (su una rete centrale totale di 1 022 km). Due progetti previsti non avranno inizio prima del 2027. Considerando che il tempo medio necessario per preparare il progetto di costruzione dell'autostrada (tenendo conto del tempo per ottenere tutte le necessarie autorizzazioni) è di 13 anni¹⁶, questi progetti non saranno completati molto probabilmente entro il 2030.
- b) In Bulgaria, solo una delle sei tratte transfrontaliere sulla rete centrale è stata finora completata (quella con la Turchia) e altre due sono in costruzione (quelle con la Serbia e con la Grecia). Delle altre tre, una è in comune con un paese non-UE (Macedonia del Nord) mentre le altre due sono in comune con la Romania (cfr. [riquadro 3](#)). In quest'ultimo caso, i progetti sono in preparazione, ma al momento dell'audit non era stata ancora approvata una tempistica né erano state garantite le risorse finanziarie per il loro completamento. La sezione transfrontaliera con la Macedonia del Nord non è considerata prioritaria nei documenti strategici fondamentali in materia di trasporti. Vi è quindi il rischio che tali tratte non siano ultimate entro il 2030.

¹⁶ *Audit Conclusion 17/05 Construction, Modernization and Overhaul of motorways*, https://www.nku.cz/assets/kon-zavery/K17005_en.pdf

Riquadro 3

Il ponte sul Danubio

Il ponte sul Danubio tra la Bulgaria e la Romania sul corridoio Orientale – Mediterraneo orientale (Vidin-Calafat) è stato costruito con il sostegno finanziario dell'UE. Benché operativo sin dal 2013, non è ancora accessibile utilizzando le strade esistenti sulla rete TEN-T da entrambi i lati della frontiera. Tale situazione ostacola la fluidità della circolazione su questo corridoio. Attualmente si impiega più tempo per andare in auto da Sofia a Bratislava attraverso questo corridoio che non passando attraverso un altro paese (Serbia), anche includendo il tempo necessario per i controlli ad una frontiera esterna dell'UE. Secondo i dati Eurostat, quest'ultimo tragitto richiede il 25 % del tempo in meno (171 minuti), su una distanza praticamente simile di circa 1 000 km per entrambe le alternative.

- c) In Polonia, la situazione è più avanzata, dato che su dieci tratte transfrontaliere in comune con i paesi limitrofi, sei sono già state completate e altre tre dovrebbero essere ultimate, in base ai programmi, entro il 2023 (con la Lituania, la Slovacchia e la Repubblica ceca). Solo per una tratta al confine con la Bielorussia, la data di completamento non è confermata;
- d) anche in Spagna, su cinque tratte transfrontaliere, quattro sono già completate e l'ultima restante con il Portogallo sul corridoio atlantico è in costruzione e dovrebbe essere finita nel 2020.

Un approccio non sufficientemente coordinato alla creazione di aree di parcheggio sicure e di infrastrutture per l'utilizzo di combustibili alternativi ostacola una circolazione ininterrotta

40 Il regolamento TEN-T¹⁷ prevede lo “sviluppo di aree di sosta sulle autostrade ogni 100 km circa [...] al fine di fornire tra l'altro adeguati spazi di parcheggio per gli utenti commerciali della strada con un adeguato livello di protezione e sicurezza”. Il regolamento non spiega però né cosa sia un parcheggio sicuro e protetto né fornisce un quadro che consenta di stabilire se vi sia sufficiente disponibilità di parcheggi. Di conseguenza, finora gli Stati membri hanno applicato i loro criteri per classificare i parcheggi sicuri e protetti.

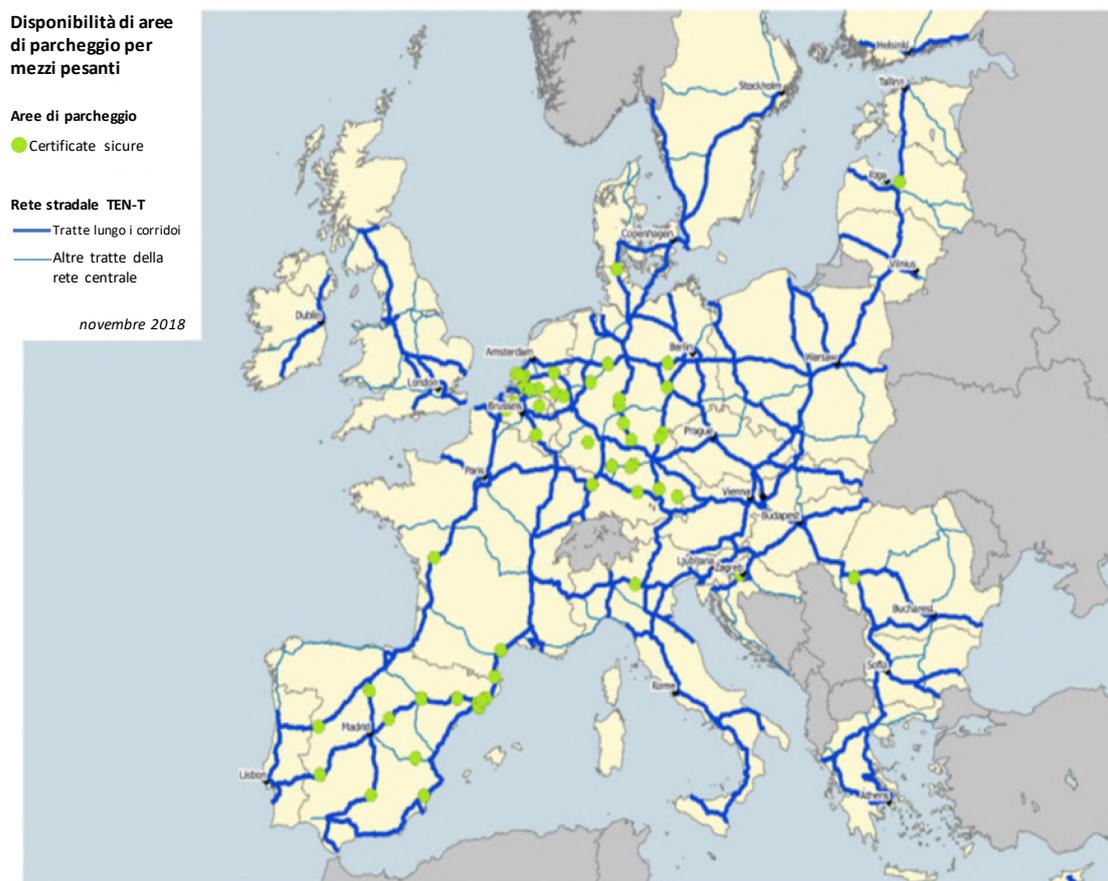
¹⁷ Articolo 39, paragrafo 2, lettera c) del regolamento TEN-T.

41 Nel febbraio 2019, pertanto, in cooperazione con i portatori di interesse nel settore stradale, la Commissione ha pubblicato uno studio sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti¹⁸. Lo studio sottolineava la mancanza di una banca dati completa e l'esistenza di diversi sistemi di classificazione. Per ovviare a tale situazione, lo studio proponeva una norma UE per le aree di parcheggio per automezzi pesanti. La norma si focalizzava sulla sicurezza (livello bronzo, argento, oro e platino) e sui requisiti di base (docce, elettricità, cibo ecc.) necessari per ottenere la certificazione in materia di sicurezza. Anche se lo studio fornisce orientamenti utili per il settore, la norma non è giuridicamente vincolante e gli Stati membri possono ancora definire i propri criteri per parcheggi sicuri e protetti.

42 Lo studio rilevava inoltre che su 300 000 posteggi disponibili lungo la rete centrale TEN-T, solo 7 000 (in 57 aree di parcheggio in pochi paesi) sono considerati "sicuri e protetti" (cfr. [figura 4](#)). Sottolineava anche la mancanza complessiva di circa 100 000 posteggi, anche senza considerare l'aspetto "sicurezza e protezione". Ciò è confermato, ad esempio, dai piani di lavoro relativi al corridoio Orientale-Mediterraneo orientale, da cui risulta che in alcuni paesi lungo il corridoio non vi sono aree di parcheggio adeguate su lunghe tratte.

¹⁸ *Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks. Final Report.* Commissione europea, febbraio 2019.

Figura 4 - Parcheggi sicuri certificati sulla rete centrale TEN-T



Fonte: Commissione europea, *Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks*, pag. 20.

43 Il regolamento TEN-T non stabilisce neppure requisiti precisi per le infrastrutture per l'utilizzo di combustibili alternativi, richiedendo solo che tali servizi siano disponibili. Requisiti minimi più dettagliati sono previsti dalla direttiva 2014/94/UE¹⁹, che richiede lo sviluppo e la realizzazione di un'infrastruttura per combustibili alternativi attraverso quadri strategici nazionali entro la fine del 2020 o del 2025, a seconda del tipo di combustibile. Questa dovrebbe includere punti di ricarica per veicoli elettrici e punti di rifornimento per gas naturale (gas naturale liquido – GNL e gas naturale compresso -GNC) e, come opzione, idrogeno. Poiché gli Stati membri programmano singolarmente i valori obiettivo nazionali per ciascun combustibile, in base al numero di veicoli in circolazione sul proprio territorio, attualmente le infrastrutture per l'utilizzo di un dato tipo di combustibile possono essere ampiamente

¹⁹ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

disponibili in un paese lungo un corridoio della rete centrale TEN-T ma scarseggiare nel paese limitrofo, con un impatto sulla continuità degli spostamenti internazionali.

44 Ad esempio, secondo la Commissione, anche se il corridoio Mare del Nord-Baltico è conforme ai requisiti in termini di infrastruttura per l'utilizzo di combustibili alternativi puliti, in realtà non tutti i tipi di combustibili sono disponibili lungo l'intero corridoio. Degli otto Stati membri situati lungo il corridoio, uno non ha stabilito valori obiettivo nazionali e altri tre non hanno ancora costruito l'infrastruttura per il GNL. Inoltre, il fatto che la fissazione di valori obiettivo relativi alle infrastrutture per l'idrogeno non sia obbligatoria potrebbe peggiorare la situazione. Tre degli otto Stati membri non hanno stabilito alcun valore obiettivo e solo quattro stanno sviluppando delle stazioni di rifornimento di idrogeno. Di conseguenza, i camion a GNL o a idrogeno hanno difficoltà a viaggiare da un capo all'altro del corridoio Mare del Nord – Baltico perché le infrastrutture per il rifornimento non sono disponibili sull'intero corridoio.

Le carenze del quadro di monitoraggio da essa istituito, ostacolano l'adozione di azioni correttive da parte della Commissione

Non esistono target intermedi che consentano alla Commissione di monitorare adeguatamente i progressi e di adottare azioni correttive

45 Il regolamento TEN-T stabilisce valori obiettivo e termini precisi per la piena attuazione della TEN-T: la rete centrale dovrebbe essere completata entro il 2030 e la rete globale entro il 2050. In caso di significativo ritardo nell'avvio o nel completamento dei lavori attinenti alla rete centrale, la Commissione può chiedere agli Stati membri interessati di spiegare le ragioni di tale ritardo²⁰, al fine di risolvere il problema che lo ha causato.

46 Il regolamento non stabilisce però target intermedi, generali o per modo di trasporto, in base ai quali la Commissione possa monitorare regolarmente i progressi compiuti verso il completamento delle due reti. Di conseguenza, è difficile in pratica che la Commissione possa intraprendere, ove necessario, azioni correttive prima della scadenza finale prevista per il completamento di ciascuna rete. La Commissione non ha ancora chiesto spiegazioni a nessuno Stato membro, anche se in alcuni di essi i progressi sono stati relativamente lenti ed esiste il rischio che non riescano a completare in tempo la loro porzione della rete centrale.

²⁰ Articolo 56 del regolamento TEN-T.

47 La Commissione ha iniziato un riesame dell'attuazione della rete centrale nell'aprile 2019 svolgendo consultazioni pubbliche, conformemente al regolamento TEN-T²¹. Ciò le offre l'opportunità di intraprendere azioni per porre rimedio alle carenze evidenziate nella presente relazione.

Lo strumento istituito dalla Commissione per monitorare i progressi verso il completamento della rete stradale centrale non è pienamente efficace

48 La Commissione ha creato alcuni strumenti per monitorare i progressi verso il completamento della rete stradale centrale e la conformità ai requisiti tecnici stabiliti nel regolamento TEN-T. Questi strumenti, che sono definiti in tale regolamento, sono:

- a) le relazioni sullo stato di attuazione della rete TEN-T, pubblicate ogni due anni dalla Commissione e presentate al Parlamento europeo e al Consiglio. Esse illustrano il grado di conformità della rete stradale centrale con il criterio autostrade/superstrade a livello dell'UE e nonché l'utilizzo delle varie forme di assistenza finanziaria dell'UE per attuare la rete²². La Commissione ha adottato la prima relazione nel giugno 2017²³ e dovrebbe pubblicare la prossima verso la metà del 2020;
- b) il sistema informativo interattivo geografico e tecnico per la rete transeuropea dei trasporti, noto con l'acronimo TENtec, a cui gli Stati membri devono trasmettere annualmente i dati²⁴ e che serve da base per la stesura della relazione sui progressi compiuti e di altri documenti di strategia;
- c) per ciascuno dei nove corridoi della rete centrale²⁵, un piano di lavoro presentato da ciascun coordinatore europeo, con un elenco indicativo dei progetti previsti, con i costi stimati e la data prevista di completamento.

²¹ Articolo 54 del regolamento TEN-T.

²² Articolo 49, paragrafo 3, del regolamento TEN-T.

²³ 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 2014 e 2015", 19 giugno 2017, COM(2017) 327 *final*.

²⁴ Articolo 49, paragrafo 1, del regolamento TEN-T.

²⁵ Articolo 47 del regolamento TEN-T.

49 La Corte ha però rilevato che gli strumenti sopra descritti non sono pienamente efficaci. Non tutti forniscono informazioni sull'intera rete centrale: i piani di lavoro relativi ai corridoi, anche se abbastanza dettagliati in termini di attuazione, coprono circa il 68 % dell'intera rete centrale. Inoltre, i dati non sono aggiornati tempestivamente; la loro attendibilità risente della mancanza di un approccio uniforme e non sono definiti indicatori di risultato.

50 Le informazioni registrate nel sistema della Commissione non sono aggiornate. Gli ultimi dati disponibili risalgono al 2016, anche se gli Stati membri sono tenuti a trasmettere i dati al TENtec su base annuale. Tuttavia, la procedura di trasmissione non è chiara, in quanto non sono stati fissati i termini entro cui gli Stati membri sono tenuti a trasmettere i dati relativi ad un periodo di tempo definito, né quelli entro cui la Commissione deve elaborare tali dati e renderli disponibili attraverso il sistema.

51 La Corte ha rilevato inoltre che la mancanza di un approccio uniforme nuoce all'attendibilità dei dati che la Commissione pubblica e utilizza per l'elaborazione delle proprie relazioni sullo stato di avanzamento e per altri documenti strategici²⁶:

- a) Non esiste una metodologia uniforme per definire quando le tratte stradali vanno considerate "completate" o "da ristrutturare". Gli Stati membri non utilizzano la stessa terminologia, il che compromette l'attendibilità e la confrontabilità dei tassi di completamento. Alcune tratte, che sono già complete in termini di classe stradale, potrebbero richiedere, secondo uno Stato membro, una ristrutturazione in futuro, mentre un altro Stato membro potrebbe indicare un tasso di conformità del 100 % (cfr. *riquadro 4*).
- b) il contenuto dei piani di lavoro relativi ai corridoi non è sufficientemente standardizzato da consentire la confrontabilità dei dati, in particolare in relazione alla disponibilità di combustibili alternativi e di aree di parcheggio sicure e protette, dato che alcuni piani indicano il grado di conformità in termini percentuali, altri indicano una cifra assoluta o non la indicano affatto.

²⁶ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/ten-t-completion-roads_en

Riquadro 4

Esempi di dati non attendibili a causa di una metodologia non uniforme

- a) Bulgaria: in base agli ultimi dati della Commissione (regolamento delegato (UE) 2017/849 della Commissione), nel 2016 il tasso di completamento della rete centrale era del 50 %, mentre al momento della visita di audit (maggio 2019) le autorità bulgare hanno indicato un tasso di completamento del 46 %.
- b) Lettonia: in base agli ultimi dati della Commissione (regolamento delegato (UE) 2017/849 della Commissione), nel 2016 il tasso di completamento della rete centrale era del 100 %, mentre in base ai dati del 2014 del terzo piano di lavoro relativo al corridoio Mare del Nord-Baltico, era dell'8 % per la tratta lettone. L'aggiornamento 2017 dello studio sul corridoio indicava un tasso del 36 %. Dal sito internet dell'autorità nazionale competente per la rete stradale risulta che i lavori sulla rete centrale sono ancora in corso²⁷, da cui si evince che tale rete non è stata ancora completata.
- c) Germania: anche se il tasso di completamento per la Germania per il 2016 era indicato al 59 %, i piani di lavoro relativi al corridoio interessato mostrano che le tratte stradali tedesche sono state completate.

52 A causa delle carenze sopra descritte, la Commissione non può monitorare adeguatamente i progressi verso il completamento della rete stradale centrale. Di conseguenza, è difficile che la Commissione possa elaborare previsioni attendibili sulla probabilità di un completamento della rete entro il 2030 e adottare azioni correttive tempestive, ove necessario, come stabilito dal regolamento TEN-T (cfr. paragrafo 44).

53 Inoltre, per gli Stati membri che utilizzano i fondi SIE per i progetti stradali, la Commissione è regolarmente informata sui progressi compiuti nell'attuazione dei PO relativi ai trasporti attraverso relazioni annuali di attuazione, riunioni del comitato di monitoraggio o visite in loco. I programmi operativi includono anche indicatori di realizzazione e di risultato in relazione alle tratte stradali cofinanziate.

²⁷ <https://lvceli.lv/>

54 Per quanto riguarda gli indicatori, a giudizio della Corte gli strumenti di monitoraggio della Commissione si concentrano sugli indicatori di realizzazione, senza fornire informazioni sui risultati raggiunti sulle tratte della rete già completate. Ad esempio, non ci sono informazioni sul risparmio di tempo o sull'aumento della velocità media né nelle relazioni sullo stato di avanzamento né nei piani di lavoro relativi ai nove corridoi, anche se alcuni dati sono già disponibili a livello della Commissione (cfr. paragrafo [28](#)).

55 Non sono neppure stati definiti, per i progetti stradali, indicatori comuni di risultato relativi ai finanziamenti UE. Gli Stati membri hanno stabilito i propri indicatori di risultato specifici per i progetti stradali, come la saturazione delle strade in Bulgaria, la velocità lineare equivalente nella Repubblica ceca e l'indicatore sintetico di accessibilità del trasporto stradale in Polonia. Tali indicatori non sono però confrontabili e non possono essere aggregati né per l'UE nel suo insieme né a livello di corridoio.

56 La Commissione ha proposto un insieme comune di indicatori di realizzazione (output) e di risultato per il sostegno dei fondi SIE per il periodo di programmazione 2021-2027, comprendenti "Utenti di strade recentemente costruite, ricostruite o ristrutturate" e "Risparmio di tempo grazie alla migliore infrastruttura stradale"), il che rappresenta un passo avanti nel potenziamento del monitoraggio dei risultati a livello UE da parte della Commissione. Tuttavia, si riferiscono alle strade in generale e non specificamente alle strade della TEN-T. Al momento della stesura della presente relazione, la normativa in questione non era ancora stata approvata²⁸.

²⁸ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di coesione, COM(2018) 372 *final*.

L'insufficiente manutenzione attuata dagli Stati membri costituisce un fattore di rischio a medio e lungo termine per la rete stradale centrale

Anche se la manutenzione è principalmente di competenza degli Stati membri, la normativa UE contiene disposizioni a tale riguardo

57 L'obiettivo della manutenzione è di preservare una infrastruttura, non di ristrutturarla²⁹. Il finanziamento e la gestione della manutenzione delle strade, comprese quelle della rete centrale, sono di competenza degli Stati membri. Sebbene i finanziamenti dell'UE non possano essere utilizzati per la manutenzione (ma solo per la ricostruzione o la ristrutturazione delle strade), tale attività è contemplata dalla normativa UE, come spiegato nei paragrafi che seguono.

58 Il regolamento TEN-T, riguardo alla manutenzione, prevede quando segue: “La rete transeuropea dei trasporti è pianificata, sviluppata e gestita secondo criteri di efficienza nell'impiego delle risorse attraverso: a) lo sviluppo, il miglioramento e la manutenzione dell'infrastruttura di trasporto esistente [...]” e “Si provvede all'adeguata manutenzione di tali strade [...]”³⁰.

59 La condizionalità ex ante della procedura di finanziamento mediante fondi SIE impone alla Commissione di valutare la questione della manutenzione insieme agli Stati membri beneficiari. Nell'ambito di tale condizionalità ex ante, i piani o quadri generali dei trasporti che devono essere presentati alla Commissione devono includere le misure necessarie per, tra le altre cose, migliorare o mantenere la qualità dell'infrastruttura sotto il profilo della sicurezza, della protezione, dell'efficienza, della resilienza alle condizioni climatiche/alle catastrofi, nonché della qualità dei servizi e della continuità dei flussi di traffico. La Commissione è intervenuta a tale riguardo nei quattro Stati membri visitati dagli auditor della Corte; ha chiesto, ad esempio, alla Polonia una maggiore focalizzazione sulla manutenzione (in seguito a tale richiesta, il piano dei trasporti polacco fa ora riferimento alla normativa specifica sul finanziamento delle infrastrutture di trasporto terrestre) e, in Bulgaria, ha insistito affinché l'accordo di partenariato con la Bulgaria facesse riferimento alla necessità di

²⁹ Direzione generale della Politica regionale e urbana: *Maintenance of road transport infrastructure*. documento di discussione, 24.4.2013.

³⁰ Articolo 5, paragrafo 1, lettera a), e articolo 17, paragrafo 2. Si veda anche l'articolo 10, paragrafo 1, lettera e): “Nello sviluppo della rete globale, si dà priorità generale alle misure necessarie per [...] e) migliorare o mantenere la qualità dell'infrastruttura sotto il profilo della sicurezza, della protezione, dell'efficienza, della resilienza alle condizioni climatiche [...]”.

una efficace manutenzione stradale e alla generazione di risorse finanziarie attraverso l'introduzione di un sistema di pedaggi.

60 La procedura sopra descritta riguarda soltanto gli Stati membri che beneficiano di fondi SIE per le strade, mentre la Commissione non dispone di uno strumento per promuovere la manutenzione negli altri Stati membri. D'altra parte, anche se vengono costruite nuove autostrade negli Stati membri che beneficiano della politica di Coesione, tra cui figurano la Polonia, la Repubblica ceca o la Bulgaria oggetto del presente audit, la rete stradale costruita negli altri Stati membri nei decenni precedenti, sempre utilizzando fondi UE, richiede già o potrebbe richiedere presto importanti interventi di manutenzione strutturale. Il problema riguarda non solo le strade, ma anche altre componenti strutturali, quali i ponti e i tunnel.

61 La manutenzione viene anche prevista dalla versione rivista della direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali che è entrata in vigore alla fine del 2019³¹. La direttiva fa riferimento alla rete stradale transeuropea, come definita nel regolamento TEN-T. Essa richiede che gli Stati membri effettuino "valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete" e stabilisce alcune componenti indicative per queste valutazioni, tra cui caratteristiche operative e la manutenzione. Una prima valutazione dovrà essere eseguita non oltre il 2024, le valutazioni successive almeno ogni cinque anni. Queste informazioni potrebbero essere usate dalla Commissione per raccogliere dati sulla piena funzionalità della rete centrale.

62 Per il periodo di programmazione 2021-2027, una condizione abilitante fa riferimento alla "Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato", che imporrebbe agli Stati membri che hanno beneficiato dei fondi SIE per le infrastrutture stradali di fornire informazioni sulla disponibilità di risorse economiche e di bilancio per finanziare gli investimenti pianificati e coprire i costi di esercizio e di manutenzione delle infrastrutture esistenti e progettate. Se questa condizione sarà adottata e pienamente applicata, rappresenterà un progresso giacché gli Stati membri dovrebbero applicarla durante tutto il periodo di programmazione; in caso contrario, le spese relative all'obiettivo specifico non potrebbero essere incluse nelle rispettive domande di pagamento.

³¹ Direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (GU L 305 del 26.11.2019, pag. 1).

Le risorse nazionali per la manutenzione sono costantemente diminuite invece di evolvere in funzione dell'allungamento delle strade e dell'obsolescenza dei collegamenti fondamentali

63 Secondo la Commissione, la manutenzione deve essere adeguatamente pianificata, sulla base dei principi che disciplinano la gestione delle attività, in modo da garantire un buon rapporto costi efficacia ed ottimizzare la durata di vita delle infrastrutture³².

64 All'interno dell'UE, la spesa degli Stati membri per la manutenzione stradale è diminuita in termini assoluti. Secondo l'OCSE, la media UE si è quasi dimezzata tra il 2007 e il 2017. La Commissione ha preso atto del problema in una recente relazione sulle tendenze attuali e sui problemi dei trasporti nell'UE affermando che vi è un degrado delle infrastrutture stradali nell'Unione europea, derivante dall'insufficiente manutenzione stradale. Le risorse per la manutenzione sono state spesso fortemente tagliate invece di evolvere in funzione dell'allungamento delle strade e dell'obsolescenza dei collegamenti fondamentali. Le condizioni delle strade in molti paesi dell'UE sono quindi peggiorate, con conseguenti maggiori rischi di incidenti, congestione, aumento dell'inquinamento acustico e riduzione dei servizi alla società³³.

65 In tre dei quattro Stati membri visitati dagli auditor della Corte, è stato riscontrato un significativo calo dei fondi per la manutenzione tra il 2007 e il 2017 (cfr. [tabella 9](#)). In Polonia, la dotazione è diminuita di due terzi e in Bulgaria di oltre la metà. In Spagna, vi è stata una diminuzione del 50 % tra il 2008 e il 2017, tenendo conto del fatto che circa 300 milioni delle risorse di bilancio per la manutenzione sono state utilizzate negli ultimi anni per pagare i concessionari delle autostrade sulle quali non è previsto il pagamento diretto del pedaggio da parte degli utenti. Solo nella Repubblica ceca la dotazione è aumentata, anche se nello stesso tempo sono entrati in esercizio nuovi chilometri di autostrada.

³² Direzione generale per il Mercato interno, l'industria, l'imprenditoria e le PMI, *Discussion paper on infrastructure maintenance*, Bruxelles, 19.3.2019

³³ Commissione europea, *Transport in the European Union Current Trends and Issues* marzo 2019, pag. 13.

Tabella 9 – Dotazione per la manutenzione delle strade nazionali, 2007-2017 (in milioni di euro)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bulgaria	215	203	69	100	71	103	96	93	93	93	-
Repubblica ceca	590	611	578	670	570	571	513	587	684	767	721
Polonia	1 515	2 004	2 340	2 636	2 679	428	438	383	416	419	517
Spagna*	983	1 106	1 325	1 103	851	650	661	601	535	551	563

Nota: *I dati relativi alla Spagna si riferiscono esclusivamente alla dotazione per la manutenzione della rete delle strade statali.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base di dati OCSE (per Bulgaria, Repubblica ceca e Polonia) e dati nazionali per la Spagna.

66 Tale situazione si riflette sulla qualità dell'infrastruttura. Per i quattro Stati membri sottoposti ad audit, i dati ottenuti nel corso dell'audit mostrano che solo per la Spagna le condizioni della rete sono ritenute generalmente buone, anche se recentemente, a causa di restrizioni di bilancio, alcune attività di manutenzione vengono eseguite con ritardo. In Polonia, circa il 40 % della rete necessita di riparazioni, il 14 % delle quali sono urgenti. In Bulgaria, il 32 % delle strade sono in cattive condizioni e il 27 % in condizioni medie. La Repubblica ceca ha indicato di avere gravi problemi per quanto riguarda lo stato delle due autostrade principali. Tuttavia, nessuno dei quattro Stati membri visitati dagli auditor disponeva ancora di una strategia di gestione a lungo termine delle opere e solo la Polonia sta avviando un progetto al riguardo. Attualmente, la manutenzione è iscritta in bilancio dalle autorità responsabili solo una volta all'anno, sulla base di stime di due o tre anni focalizzate sulle tratte o gli elementi strutturali che richiedono interventi più urgenti.

67 Anche se ciò può mettere a rischio il raggiungimento della piena funzionalità della rete centrale entro il 2030, la Commissione attualmente non dispone di informazioni adeguate, né a livello di rete centrale né dei nove corridoi centrali. Gli Stati membri non sono formalmente tenuti a riferire in merito al loro sistema di pianificazione degli interventi di manutenzione. Non esiste pertanto una analisi approfondita dello stato generale dell'infrastruttura della rete centrale.

Conclusioni e raccomandazioni

68 La Corte conclude che, nel complesso, lo sviluppo della rete stradale centrale sta progredendo e producendo benefici per gli utenti che la percorrono. I finanziamenti dell'UE e gli interventi della Commissione hanno fornito un contributo positivo al conseguimento di tali risultati. Determinati fattori, però, ostacolano la piena funzionalità della rete stradale centrale TEN-T.

69 Il completamento della rete stradale centrale TEN-T ha registrato progressi. Tuttavia, la maggior parte degli Stati membri dell'Europa centrale ed orientale è ancora indietro. Tra il 2007 e il 2017, sono stati costruiti nell'UE circa 3 100 km di autostrade (prevalentemente TEN-T), a cui l'UE ha contribuito con consistenti finanziamenti sin dal 2007, assegnando oltre 40 miliardi di euro alla rete TEN-T. Grazie a tale impegno, nel periodo di programmazione 2007-2013 sono stati costruiti circa 2 400 km di nuove strade TEN-T e altri 2 000 km dovrebbero essere costruiti con il sostegno finanziario dell'UE per il periodo di programmazione 2014-2020. Questi interventi sulla rete hanno contribuito a determinare effetti positivi per gli utenti, in termini di riduzione dei tempi di percorrenza e di aumento dei chilometri percorribili in autostrada (cfr. paragrafi [14-24](#) e [28-30](#)).

70 La Commissione ha svolto un ruolo strategico importante: sulla base della sua proposta, sono stati introdotti i concetti di “rete centrale” e di “rete globale”, nonché nove corridoi della rete centrale. Inoltre, i finanziamenti dell'MCE sono stati concentrati sulla rete centrale, comprese le tratte transfrontaliere. Per quanto riguarda i fondi SIE, la Commissione è intervenuta a livello di Stati membri utilizzando la procedura che prevede le condizionalità ex ante e negoziando accordi di partenariato e programmi operativi con gli Stati membri, facendo sì che questi attribuissero la priorità alla rete TEN-T (cfr. paragrafi [25-27](#)).

71 Tuttavia, tale intervento non ha sempre condotto ad una corrispondente prioritarizzazione quando si è trattato di concentrare gli investimenti specificamente sulla rete centrale. Gli Stati membri hanno stanziato il 66 % dei fondi SIE disponibili per il periodo 2014-2020 per progetti che non riguardavano la rete stradale centrale TEN-T. Ciò è avvenuto nonostante il fatto che negli Stati membri che ricevono la maggior parte del sostegno dei fondi SIE per le strade, il livello di completamento della rete centrale fosse modesto nel momento in cui gli stanziamenti erano stati negoziati a livello UE (cfr. paragrafi [32-35](#)).

72 La Corte ha rilevato altri ostacoli che impedivano la continuità degli spostamenti lungo la rete stradale centrale TEN-T: alcune tratte transfrontaliere erano incomplete e l'approccio adottato per la creazione di aree di parcheggio sicure e di infrastrutture per l'utilizzo di combustibili alternativi non era sufficientemente coordinato (cfr. paragrafi [36-43](#)).

Raccomandazione 1 – Considerare prioritari gli investimenti nella rete stradale centrale

La Commissione dovrebbe:

- a) far sì che gli Stati membri svolgano una adeguata pianificazione per completare l'intera rete centrale TEN-T entro il 2030, indicando la tempistica e la disponibilità di bilancio. Particolare attenzione va prestata alle tratte transfrontaliere, specialmente negli Stati membri che non stanno registrando progressi in tali ambiti;

Termine: revisione del regolamento TEN-T del 2021

- b) adottare misure adeguate per far sì che gli Stati membri destinino prioritariamente le risorse rese disponibili dal Fondo di coesione e dal FESR per le infrastrutture stradali ad investimenti della rete centrale, allo scopo di completarla entro il 2030, soprattutto negli Stati membri in cui i progressi sono stati finora limitati.

Termine: adozione dell'accordo di partenariato e di PO per il periodo di programmazione 2021-2027

73 Carenze del monitoraggio svolto dalla Commissione non consentono a quest'ultima di adottare tempestivamente, ove necessario, azioni correttive. Tale monitoraggio non copre sempre l'intera rete centrale e manca di target intermedi che permettano di valutare i progressi compiuti nel tempo in vista del completamento della rete centrale e di elaborare previsioni attendibili sulla probabilità di completamento della rete entro il 2030. Inoltre, i dati non sono aggiornati tempestivamente, la loro attendibilità risente della mancanza di un approccio uniforme e non sono definiti indicatori di risultato (cfr. paragrafi [44-55](#)).

Raccomandazione 2 – Migliorare i dispositivi di monitoraggio

La Commissione dovrebbe potenziare il proprio sistema di monitoraggio per essere in grado di seguire i progressi nello sviluppo della rete centrale TEN-T e intraprendere azioni correttive previste dal regolamento TEN-T. Il quadro di monitoraggio dovrebbe coprire l'intera rete centrale ed includere i seguenti elementi:

- a) target intermedi per valutare i progressi realizzati dagli Stati membri;
- b) un approccio sistematico ed uniforme, con termini precisi entro cui gli Stati membri devono fornire dati sul completamento della rete centrale e entro cui la Commissione deve elaborarli e pubblicarli; il sistema dovrebbe essere concepito in modo tale da consentire di monitorare i risultati, quali i risparmi di tempo, la velocità media e la capacità, allo scopo di poter valutare l'impatto della rete centrale dell'UE.

Termine: revisione del regolamento TEN-T del 2021

74 L'insufficiente manutenzione attuata dagli Stati membri costituisce un fattore di rischio a medio e lungo termine per la rete stradale centrale. Le risorse nazionali per la manutenzione diminuiscono costantemente invece di evolvere in funzione dell'allungamento delle strade e dell'obsolescenza dei collegamenti fondamentali. Sebbene tale carenza rischi di compromettere il conseguimento della piena funzionalità della rete centrale entro il 2030, la Commissione non dispone di strumenti per verificare se gli Stati membri abbiano istituito un sistema valido per garantire un'adeguata manutenzione delle loro reti (cfr. paragrafi [56-66](#)).

Raccomandazione 3 – Potenziare l'approccio alla manutenzione

Per garantire la piena funzionalità della rete stradale centrale nel medio e lungo termine, la Commissione dovrebbe adottare misure adeguate all'atto della revisione del regolamento TEN-T al fine di rafforzare la pianificazione della manutenzione a lungo termine facendo in modo che gli Stati membri forniscano informazioni sulle risorse finanziarie necessarie per coprire i costi della manutenzione di lungo periodo delle infrastrutture esistenti e previste.

Termine: revisione del regolamento TEN-T del 2021

La presente relazione è stata adottata dalla Sezione II, presieduta da Iliana Ivanova, Membro della Corte dei conti europea, a Lussemburgo, nella riunione dell'11 marzo 2020.

Per la Corte dei conti europea

Klaus-Heiner Lehne
Presidente

Allegati

Allegato I – Stanziamenti finali del FESR e del Fondo di coesione per progetti stradali 2007-2013, in milioni di euro

	Totale strade	Autostrade	Autostrade TEN-T	Strade nazionali	Strade regionali/locali
Belgio	40,3	0	0	0	40,3
Bulgaria	1 050,7	0	673,3	334,6	42,9
Repubblica ceca	3 835,8	257,4	1 326,0	883,4	1 369,0
Danimarca	0	0	0	0	0
Germania	2 008,7	147,1	339,9	311,9	1 209,8
Estonia	318,6	0	273,2	45,4	0
Irlanda	64,0	42,1	0	21,9	0
Grecia	5 086,1	96,6	3 870,1	362,0	757,4
Spagna	3 168,5	863,8	823,8	152,0	1 328,9
Francia	201,2	162,1	0	0	39,1
Croazia	35,1	0	0,3	34,7	0,1
Italia	1 235,5	437,7	0	345,2	452,7
Cipro	82,3	60,3	0	0	22,0
Lettonia	639,3	323,6	315,7	0	0
Lituania	827,8	0	423,7	281,3	122,8
Lussemburgo	0	0	0	0	0
Ungheria	3 187,4	0	1 068,1	1 373,9	745,4
Malta	94,7	0	72,3	14,0	8,4
Paesi Bassi	24,5	0	0	0	24,5
Austria	0	0	0	0	0
Polonia	16 736,0	1 846,4	8 526,3	2 291,0	4 072,3
Portogallo	804,7	0	396,9	8,6	399,2
Romania	3 925,1	0	1 784,3	472,1	1 668,7
Slovenia	443,2	24,0	179,1	120,2	119,9
Slovacchia	2 031,9	332,7	1 020,2	473,6	205,4

Finlandia	28,6	0	0	18,0	10,6
Svezia	18,8	0	0	2,6	16,2
Regno Unito	246,1	0	190,1	11,1	44,9
TF	409,1	4,4	9,8	1,1	393,9
UE	46 543,8	4 598,2	21 292,9	7 558,6	13 094,1

Nota: TF (transfrontaliero) si riferisce alla Cooperazione territoriale europea.

Nota: in grigio sono indicati gli Stati membri visitati

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base di dati della Commissione. Il finanziamento TEN-T non è incluso in questa tabella.

Allegato II – Stanziamenti finali del FESR e del Fondo di coesione per progetti stradali 2014-2020, in milioni di euro

	Totale strade	Rete centrale TEN-T (nuova costruzione)	Rete globale TEN-T (nuova costruzione)	Collegamenti secondari alla TEN-T (nuova costruzione)	Altre strade nazionali e regionali (nuova costruzione)	Strade locali (nuova costruzione)	Strade TEN-T ricostruite	Altre strade ricostruite
Belgio	53,2	0	0	0	9,5	12,0	0	31,7
Bulgaria	737,7	572,3	0	0	0	0	0	165,3
Repubblica ceca	2 921,3	307,4	537,0	223,4	837	0	229,5	787,1
Danimarca	0	0	0	0	0	0	0	0
Germania	0	0	0	0	0	0	0	0
Estonia	267,1	24,4	24,4	0	0	0	218,2	0
Irlanda	0	0	0	0	0	0	0	0
Grecia	1 311,4	35,2	499,8	201,7	89,8	0	110,8	374,0
Spagna	389,6	0	0	43,8	169,3	0	10,4	166,2
Francia	0	0	0	0	0	0	0	0
Croazia	400,0	330,0	0	0	0	0	0	70,0
Italia	148,7	0	0	69,1	0	0	0	79,6
Cipro	26,5	0	0	0	0	0	26,5	0
Lettonia	673,4	0	0	0	0	0	377,7	295,7

Lituania	466,3	86,9	0	0	0	0	222,7	156,7
Lussemburgo	0	0	0	0	0	0	0	0
Ungheria	1 343,0	160,0	500,0	103,5	40,0	67,3	160,0	312,1
Malta	52,3	0	0	0	0	0	52,3	0
Paesi Bassi	0	0	0	0	0	0	0	0
Austria	0	0	0	0	0	0	0	0
Polonia	14 596,2	4 362,2	4 332,7	1 760,8	684,1	70,1	606,4	2 779,9
Portogallo	56,9	0	0	0	40,9	0	0	16,0
Romania	3 714,8	1 988,4	464,2	17,9	30,8	65,5	82,2	1 065,6
Slovenia	132,0	0	63,5	68,4	0	0	0	0
Slovacchia	1 842,9	1 078,6	209,4	0	186,8	0	0	368,2
Finlandia	22,9	0	0	0,7	6,3	1,1	0	14,9
Svezia	6,8	0	0	0	0	0	0	6,8
Regno Unito	119,1	0	0	0	0	0	110,5	8,6
UE	29 282,0	8 945,5	6 630,9	2 489,3	2 094,3	216,0	2 207,3	6 698,6

Nota: in grigio sono indicati gli Stati membri visitati

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base di dati della Commissione. Il finanziamento MCE non è incluso in questa tabella.

Allegato III – Stanziamenti dei fondi SIE per le reti stradali per il periodo 2014-2020

Stato membro	Rete centrale	Rete globale	Non inclusi nella rete TEN-T	Stato di completamento della rete stradale centrale nel 2013
Belgio	0 %	0 %	100 %	99 %
Bulgaria	78 %	0 %	22 %	45 %
Repubblica ceca	15 %	22 %	63 %	55 %
Estonia	50 %	50 %	0 %	34 %
Grecia	7 %	42 %	51 %	76 %
Spagna	1 %	1 %	98 %	100 %
Croazia	83 %	0 %	17 %	60 %
Italia	0 %	0 %	100 %	77 %
Cipro	50 %	50 %	0 %	73 %
Lettonia	28 %	28 %	44 %	88 %
Lituania	42 %	24 %	34 %	7 %
Ungheria	18 %	43 %	39 %	81 %
Malta	50 %	50 %	0 %	53 %
Polonia	32 %	32 %	36 %	33 %
Portogallo	0 %	0 %	100 %	100 %
Romania	55 %	13 %	32 %	41 %
Slovenia	0 %	48 %	52 %	100 %
Slovacchia	58 %	11 %	31 %	39 %
Finlandia	0 %	0 %	100 %	71 %
Svezia	0 %	0 %	100 %	71 %
Regno Unito	47 %	46 %	7 %	100 %
UE	34 %	27 %	39 %	74 %

Nota: in grigio sono indicati gli Stati membri visitati

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base di dati della Commissione.

Abbreviazioni e glossario

Accordi di partenariato: accordi stipulati tra la Commissione europea e i singoli Stati membri per il periodo di programmazione 2014-2020. Stabiliscono i piani delle autorità nazionali sulle modalità d'impiego dei finanziamenti erogati dai fondi SIE ed elencano gli obiettivi strategici e le priorità d'investimento di ciascun paese, collegandoli agli obiettivi generali della strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

Condizionalità ex ante (sostituite dalle condizioni abilitanti per il periodo 2021-2027): condizioni, basate su criteri predefiniti fissati nel regolamento recante disposizioni comuni, che sono considerate presupposti necessari per un uso efficace ed efficiente dei finanziamenti UE destinati a tutti i fondi SIE. Durante la preparazione dei PO del FESR e del Fondo di coesione per il periodo di programmazione 2014-2020, gli Stati membri devono valutare se tali condizioni siano state soddisfatte. Qualora non lo siano, avrebbero dovuto essere elaborati, entro il 31 dicembre 2016, piani di azione per garantire il rispetto di tali condizioni. **FESR (Fondo europeo di sviluppo regionale):** un fondo dell'UE che rafforza la coesione economica e sociale nell'Unione europea finanziando investimenti per ridurre gli squilibri tra le regioni.

Fondi SIE (Fondi strutturali e d'investimento europei): i cinque principali fondi dell'UE che, congiuntamente, sostengono lo sviluppo economico in tutta l'Unione. Sono soggetti alla gestione concorrente della Commissione europea e degli Stati membri dell'UE. Comprendono il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il Fondo sociale europeo (FSE), il Fondo di coesione (FC), il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e il Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP).

Fondo di Coesione: un fondo dell'UE per la riduzione delle disparità economiche e sociali nell'Unione europea attraverso il finanziamento degli investimenti negli Stati membri il cui reddito nazionale lordo per abitante è inferiore al 90 % della media dell'UE.

Gestione concorrente: metodo di esecuzione del bilancio dell'UE con il quale la Commissione delega compiti attuativi agli Stati membri, pur mantenendo la responsabilità finale.

Gestione diretta: modalità di esecuzione del bilancio dell'UE mediante l'azione diretta dei dipartimenti della Commissione.

Green Deal europeo: nuova strategia di crescita dell'UE mirata a trasformare l'UE in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il

profilo delle risorse e competitiva che nel 2050 avrà cessato le emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse.

INEA: Agenzia esecutiva dell'UE per l'innovazione e le reti, che ha avviato le attività il 1° gennaio 2014 per attuare parti dei seguenti programmi UE: il meccanismo per collegare l'Europa (MCE), Orizzonte 2020, nonché i programmi di cui ha ereditato l'attuazione (TEN-T e Marco Polo 2007-2013).

MCE (Meccanismo per collegare l'Europa): meccanismo che, dal 2014, concede aiuti finanziari a tre settori: trasporti, energia e tecnologie dell'informazione e della comunicazione. Per quanto concerne i trasporti, le priorità sono costituite dai corridoi di trasporto intermodali e da modi di trasporto meno inquinanti.

Programma operativo (PO): quadro base di riferimento per l'esecuzione dei progetti di coesione finanziati dall'UE in un dato periodo, che riflette le priorità e gli obiettivi stabiliti negli accordi di partenariato tra la Commissione e i singoli Stati membri. I progetti che rientrano in un PO devono concorrere al conseguimento di un dato numero di obiettivi specificati a livello UE dell'asse prioritario del PO. I finanziamenti dei PO possono provenire dal FESR, dal Fondo di coesione e/o dall'FSE. Il PO è predisposto dallo Stato membro e deve essere approvato dalla Commissione prima che possano essere eseguiti i pagamenti a carico del bilancio dell'UE. I PO possono essere modificati durante il periodo di programmazione solo con l'accordo di entrambe le parti.

TEN-T (Rete transeuropea dei trasporti): insieme pianificato di reti per il trasporto su strada, ferroviario, aereo e per vie navigabili in Europa. Lo sviluppo infrastrutturale della rete TEN-T è strettamente legato all'attuazione e all'ulteriore evoluzione della politica dei trasporti dell'UE.

RISPOSTE DELLA COMMISSIONE ALLA RELAZIONE SPECIALE DELLA CORTE DEI CONTI EUROPEA

"LA RETE STRADALE CENTRALE DELL'UE: I TEMPI DI PERCORRENZA SI SONO ABBREVIATI, MA LA RETE NON È ANCORA INTERAMENTE OPERATIVA"

SINTESI

I. Sviluppare la rete centrale TEN-T multimodale entro il 2030 rimane un compito prioritario. Grazie all'impegno della Commissione e degli Stati membri, sono stati già compiuti notevoli progressi da quando è stato adottato il regolamento TEN-T nel 2013, anche per quanto riguarda le infrastrutture del trasporto stradale. L'ulteriore sviluppo della rete stradale deve tuttavia tenere conto anche delle priorità primarie relative alla decarbonizzazione, alla digitalizzazione e alla sicurezza dei trasporti. Il Fondo di coesione e il FESR possono sostenere gli investimenti nelle infrastrutture stradali, compresa la rete stradale centrale, se ciò è giustificato in considerazione degli obiettivi fissati dal trattato, degli obiettivi del Green Deal europeo e delle caratteristiche socioeconomiche e territoriali degli Stati membri e delle regioni interessati.

VIII. Il trattato istituisce, tra l'altro, il FESR e il Fondo di coesione per promuovere uno sviluppo armonioso mediante il sostegno ad azioni intese a realizzare il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale (articolo 174 TUE).

L'ambito di applicazione del sostegno del FESR è pertanto più ampio della rete (centrale) TEN-T. Il Fondo di coesione sostiene progetti in materia di ambiente e di reti transeuropee nel settore dei trasporti, che coprono sia le reti centrali che quelle globali.

Nell'ambito della gestione concorrente, la Commissione non è responsabile della selezione dei progetti per il sostegno del FESR e del Fondo di coesione. Tali poteri sono di competenza dell'autorità di gestione, conformemente all'articolo 67 dell'RDC.

Cfr. anche le risposte della Commissione al paragrafo 32.

XII. La Commissione accetta le raccomandazioni e rimanda alle sue risposte alle raccomandazioni da 1 a 3.

INTRODUZIONE

06. Conformemente all'articolo 176 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, "*[i]l Fondo europeo di sviluppo regionale è destinato a contribuire alla correzione dei principali squilibri regionali esistenti nell'Unione, partecipando allo sviluppo e all'adeguamento strutturale delle regioni in ritardo di sviluppo nonché alla riconversione delle regioni industriali in declino*". Il FESR mira a pertanto sostenere solo gli investimenti TEN-T che meglio contribuiscono allo sviluppo socioeconomico delle regioni in ritardo di sviluppo (ad es. le tratte TEN-T nei nodi urbani).

OSSERVAZIONI

32. Le strade della rete centrale TEN-T costituiscono solo l'1 % circa di tutte le strade asfaltate nell'UE, il che spiega la destinazione del 79 % della dotazione del FESR per i progetti stradali a strade non TEN-T.

Oltre il 57 % della dotazione per progetti stradali del Fondo di coesione è stato destinato alla rete centrale TEN-T, mentre il 43 % è stato destinato alla rete globale TEN-T. Tenendo conto della differenza di lunghezza tra la rete centrale e quella globale TEN-T (la rete globale TEN-T è del 75 % più lunga di quella centrale), l'intensità media di sostegno del Fondo di coesione alla rete centrale

TEN-T è stata più del doppio rispetto a quella della rete globale TEN-T (169 mila EUR/km rispetto a 72,4 mila EUR/km).

Inoltre i fondi dell'UE non sono l'unica fonte di finanziamento degli investimenti essenziali TEN-T. Conformemente al principio di addizionalità, i contributi dei fondi SIE non devono sostituire le spese strutturali pubbliche o equivalenti di uno Stato membro.

33. Nella Repubblica ceca solo il 15 % dei fondi SIE è stato attribuito alla rete centrale, mentre la maggior parte del sostegno dei fondi SIE non è stato destinato alla TEN-T. Diversi progetti importanti per la rete centrale TEN-T, che inizialmente avrebbero dovuto ricevere il sostegno dei fondi SIE, non sono stati finanziati dai fondi SIE e sono stati ritirati dalle autorità ceche a causa di problemi di conformità con l'acquis ambientale dell'UE.

Cfr. anche la risposta della Commissione al paragrafo 32.

38 a) Le tratte in questione saranno esaminate nel corso dei prossimi negoziati con le autorità ceche sui programmi post 2020. La Commissione darà priorità alle tratte interessate, a seconda del livello di preparazione e di finanziamento disponibile per il settore stradale.

b) La Bulgaria ha recentemente pubblicato la strategia 2030 che prevede il completamento della rete stradale centrale TEN-T entro il 2030, assegnando quindi la priorità assoluta a tali tratte, che saranno oggetto di ulteriori discussioni nell'ambito dei prossimi negoziati di programmazione post 2020 con la Bulgaria.

Riquadro 3 — Il ponte sul Danubio

La Bulgaria sta lavorando a un'autostrada Vidin-Botevgrad finanziata dal bilancio nazionale.

La Commissione è a conoscenza della situazione e nella relazione per paese 2019, compreso nell'allegato D, ha sottolineato lo scarso sviluppo dei collegamenti principali nel nord del paese. Questo punto sarà discusso nell'ambito dei prossimi negoziati di programmazione post 2020 con la Bulgaria.

39. È attualmente in discussione tra i colegislatori il potere delegato di istituire norme per la sicurezza degli spazi di parcheggio¹. Nel dicembre 2019 i colegislatori hanno raggiunto un accordo sulla nuova legislazione che è ora in fase di adozione da parte delle due istituzioni (adozione prevista nel luglio 2020).

43. La direttiva 2014/94/UE non prevede l'obbligo per gli Stati membri di installare infrastrutture per il rifornimento di idrogeno. Lo sviluppo e la commercializzazione dei veicoli in questione erano — e continuano ad essere — meno avanzati rispetto a quelli dei veicoli alimentati con altri combustibili alternativi contemplati dalla direttiva.

54. Nell'attuale periodo di programmazione gli indicatori di risultato sono definiti a livello nazionale per meglio adattare il quadro di monitoraggio alle sfide e agli obiettivi specifici individuati nei singoli programmi operativi.

¹ Revisione del regolamento (CE) n. 561/2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio.

55. Lo sviluppo delle strade TEN-T non è un obiettivo a sé stante dei fondi SIE, ma uno degli strumenti per realizzare gli obiettivi della politica di coesione. Il sistema degli indicatori di risultato dei fondi SIE dovrebbe pertanto tenerne conto.

64. La Bulgaria ha indicato alla Commissione che intende reinvestire i proventi derivanti dai pedaggi stradali nello sviluppo e nella manutenzione dell'infrastruttura stradale. Inoltre essa fa affidamento sui proventi dai pedaggi per i mezzi pesanti di trasporto su strada che saranno riscossi a partire dal 2020 e che dovrebbero contribuire al completamento della rete stradale centrale in Bulgaria.

CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

70. Cfr. la risposta della Commissione al paragrafo 32.

Raccomandazione 1 - Considerare prioritari gli investimenti nella rete stradale centrale

a) La Commissione accetta la raccomandazione.

b) La Commissione accetta la raccomandazione.

La realizzazione della rete TEN-T è condivisa tra gli Stati membri e la Commissione. I finanziamenti dell'UE sono disponibili e prevedono sostegni mirati dal MCE, dal FC e dal FESR.

Per il Fondo di coesione e il FESR la programmazione per il periodo 2021-2027 sarà effettuata in linea con i requisiti di concentrazione tematica previsti dalla legislazione sulla politica di coesione e sarà basata sull'allegato D delle relazioni per paese del semestre europeo 2019.

Uno degli obiettivi fondamentali è quello di ridurre gli squilibri regionali nello sviluppo di un sistema di trasporti europeo sostenibile e intelligente. Le priorità in questo contesto comprenderanno, tra l'altro, la decarbonizzazione, la digitalizzazione e la sicurezza.

Nel contesto dell'approvazione dei programmi, gli investimenti nelle strade possono essere inclusi se giustificati in considerazione degli obiettivi ecologici dell'UE e delle caratteristiche socioeconomiche e territoriali degli Stati membri e delle regioni interessati. Tale sostegno comprende anche i progetti relativi alla rete stradale centrale TEN-T.

Raccomandazione 2 - Migliorare i dispositivi di monitoraggio

a) La Commissione accetta la raccomandazione.

La Commissione proporrà di includere obiettivi intermedi relativi ai corridoi della rete centrale nei piani di lavoro dei corridoi che coprono quasi tutte le tratte transfrontaliere.

b) La Commissione accetta la raccomandazione.

Raccomandazione 3 - Potenziare l'approccio alla manutenzione

La Commissione accetta la raccomandazione e la terrà in considerazione nel contesto della prossima revisione del regolamento TEN-T, come annunciato.

Équipe di audit

Le relazioni speciali della Corte dei conti europea illustrano le risultanze degli audit espletati su politiche e programmi dell'UE o su temi relativi alla gestione concernenti specifici settori di bilancio. La Corte seleziona e pianifica detti incarichi di audit in modo da massimizzarne l'impatto, tenendo conto dei rischi per la performance o la conformità, del livello delle entrate o delle spese, dei futuri sviluppi e dell'interesse pubblico e politico.

Il presente controllo di gestione è stato espletato dalla Sezione di audit II – presieduta da Iliana Ivanova, Membro della Corte – specializzata nei settori di spesa riguardanti gli investimenti a favore della coesione, della crescita e dell'inclusione. L'audit è stato diretto da Ladislav Balko, Membro della Corte, coadiuvato da: Branislav Urbanic, capo di Gabinetto, e Zuzana Frankova, attaché di Gabinetto; Pietro Puricella, primo manager; Aleksandra Klis-Lemieszonek, capoincarico; Marjeta Leskovar, Fernando Pascual Gil, Svetoslav Hristov, Zuzana Gullova e Valeria Rota, auditor. Zuzanna Filipski e Petra Karkosova hanno fornito assistenza linguistica.



Da sinistra a destra: Pietro Puricella, Zuzana Gullova, Svetoslav Hristov, Ladislav Balko, Fernando Pascual-Gil, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Branislav Urbanic, Marjeta Leskovar.

Cronologia

Evento	Data
Adozione del piano di indagine (APM) / Inizio dell'audit	23.1.2019
Trasmissione ufficiale del progetto di relazione alla Commissione (o ad altra entità sottoposta ad audit)	16.1.2020
Adozione della relazione finale dopo la procedura del contraddittorio	11.3.2020
Ricezione, in tutte le lingue, delle risposte ufficiali della Commissione (o di altra entità sottoposta ad audit)	24.3.2020

DIRITTI D'AUTORE

© Unione europea, 2020.

La politica di riutilizzo della Corte dei conti europea è attuata dalla [decisione della Corte n. 6-2019](#) sulla politica di apertura dei dati e il riutilizzo di documenti.

Salvo indicazione contraria (ad esempio in singoli avvisi sui diritti d'autore), il contenuto dei documenti della Corte di proprietà dell'UE è soggetto a licenza [Creative Commons Attribuzione 4.0 Internazionale \(CC BY 4.0\)](#). Ciò significa che ne è consentito il riutilizzo, a condizione che la fonte sia citata in maniera appropriata e che le modifiche siano indicate. Qualora il contenuto suddetto venga riutilizzato, il significato o il messaggio originari non devono essere distorti. La Corte dei conti europea non è responsabile delle eventuali conseguenze derivanti dal riutilizzo del proprio materiale.

Si prega di chiedere un'ulteriore autorizzazione se un contenuto specifico permette di identificare privati cittadini, ad esempio nelle foto che ritraggono personale della Corte, o include lavori di terzi. Qualora venga concessa, questa autorizzazione annulla quella generale sopra menzionata e indica chiaramente ogni eventuale restrizione dell'uso.

Per utilizzare o riprodurre contenuti non di proprietà dell'UE, può essere necessario richiedere un'autorizzazione direttamente ai titolari dei diritti:

Il software o i documenti coperti da diritti di proprietà industriale, come brevetti, marchi, disegni e modelli, loghi e nomi registrati, sono esclusi dalla politica di riutilizzo della Corte e non possono essere concessi in licenza.

I siti Internet istituzionali dell'Unione europea, nell'ambito del dominio europa.eu, contengono link verso siti di terzi. Poiché esulano dal controllo della Corte, si consiglia di prender atto delle relative informative sulla privacy e sui diritti d'autore.

Uso del logo della Corte dei conti europea

Il logo della Corte dei conti europea non deve essere usato senza previo consenso della stessa.

PDF	ISBN 978-92-847-4504-3	ISSN 1977-5709	doi:10.2865/93837	QJ-AB-20-009-IT-N
HTML	ISBN 978-92-847-4501-2	ISSN 1977-5709	doi:10.2865/525928	QJ-AB-20-009-IT-Q

Le strade svolgono un ruolo significativo nei trasporti dell'UE, dato che su di esse viaggia la quota più rilevante sia del traffico passeggeri che di quello merci. La Corte ha valutato i progressi compiuti nel conseguimento dell'obiettivo UE di completare una rete stradale centrale TEN-T pienamente funzionante nonché il ruolo svolto dalla Commissione a tale riguardo. La Corte ha rilevato che lo sviluppo della rete centrale stradale TEN-T sostenuto da finanziamenti dell'UE e gli interventi della Commissione stanno compiendo progressi e conseguendo risultati per gli utenti della rete. Alcuni importanti fattori ostacolano però la piena funzionalità della rete stradale centrale TEN-T. La Corte raccomanda alla Commissione di investire prioritariamente nella rete centrale, di potenziare i dispositivi di monitoraggio e di rafforzare l'approccio alla manutenzione.

Relazione speciale della Corte dei conti europea presentata in virtù dell'articolo 287, paragrafo 4, secondo comma, del TFUE.



CORTE
DEI CONTI
EUROPEA



Ufficio delle pubblicazioni
dell'Unione europea

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

Tel. +352 4398-1

Modulo di contatto: eca.europa.eu/it/Pages/ContactForm.aspx
Sito Internet: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors