



Bruxelles, 16 dicembre 2021
(OR. en)

15073/21

TRANS 756

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	14 dicembre 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2021) 818 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Relazione sullo stato di attuazione della rete transeuropea dei trasporti nel 2018 e 2019

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2021) 818 final.

All.: COM(2021) 818 final



Bruxelles, 14.12.2021
COM(2021) 818 final

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

**Relazione sullo stato di attuazione della rete transeuropea dei trasporti
nel 2018 e 2019**

Relazione sullo stato di attuazione della rete transeuropea dei trasporti nel 2018 e 2019

1. INTRODUZIONE

Il regolamento (UE) n. 1315/2013 (di seguito il regolamento TEN-T¹) stabilisce gli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Esso fornisce la base giuridica fondamentale per le misure relative alle infrastrutture per tutte le forme di trasporto nell'UE e mira a creare una rete multimodale di ferrovie, vie navigabili interne, rotte di trasporto marittimo a corto raggio e strade collegate a nodi urbani, porti marittimi e interni, aeroporti e terminali in tutta l'UE. La rete TEN-T costituisce pertanto la base stessa per una risposta infrastrutturale che consenta forme di trasporto sostenibili e assicuri soluzioni di trasporto multimodali e interoperabili migliori e una maggiore integrazione intermodale dell'intera catena logistica.

Una rete europea di trasporti intelligente, sostenibile e pienamente interconnessa è anche un prerequisito fondamentale per il completamento e il buon funzionamento del mercato unico europeo e per collegare l'Europa ai mercati mondiali, contribuendo in tal modo all'agenda europea per la crescita economica, l'occupazione e la competitività. Inoltre, attraverso lo sviluppo di modi di trasporto più puliti, quali ferrovie, vie navigabili interne e trasporto marittimo a corto raggio, e la diffusione di combustibili alternativi nel trasporto stradale e marittimo, la rete TEN-T svolge anche un ruolo centrale per il conseguimento degli obiettivi del Green Deal europeo² e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente³.

Il regolamento TEN-T traduce l'obiettivo generale di un sistema europeo di trasporto multimodale in quattro obiettivi specifici: 1) contributo alla coesione dell'Unione; 2) contributo all'efficienza della rete di trasporto; 3) contributo alla sostenibilità della rete di trasporto; 4) maggiori vantaggi per tutti gli utenti della rete di trasporto. Per raggiungere tali obiettivi, il regolamento fissa un termine preciso per il completamento della rete centrale entro il 2030 e della rete globale entro il 2050. A ciò si aggiungono norme e requisiti infrastrutturali ambiziosi e vincolanti per tutti i modi di trasporto al fine di conseguire l'interoperabilità e la qualità della rete, sia per la rete globale che per quella centrale.

Lo strumento finanziario, ossia il meccanismo per collegare l'Europa (MCE) istituito mediante il regolamento (UE) n. 1316/2013⁴ e il suo successore per il periodo 2021-2027

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

² COM(2019) 640 final.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129).

(regolamento (UE) 2021/1153)⁵, sostiene l'attuazione della rete TEN-T. Inoltre ingenti investimenti a favore della rete TEN-T sono effettuati a livello dell'UE attraverso il cofinanziamento dei Fondi strutturali e di investimento europei (fondi SIE), nonché attraverso i vari strumenti finanziari della Banca europea per gli investimenti (BEI). Tuttavia la maggior parte degli investimenti è sostenuta dagli Stati membri.

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

Questa terza relazione presenta dati tecnici e finanziari che riflettono lo stato della rete TEN-T nel 2018 e nel 2019. Fornisce pertanto un quadro importante dei progressi compiuti per quanto riguarda l'attuazione della rete TEN-T, in particolare in un momento cruciale in cui il regolamento TEN-T è in fase di revisione⁶. È infatti importante sapere quali sono i progressi già compiuti per quanto riguarda la conformità tecnica della rete al momento di definire gli obiettivi e i traguardi nonché requisiti nuovi e più ambiziosi per il futuro regolamento TEN-T. La presente relazione accompagna pertanto la proposta legislativa della Commissione relativa alla revisione del regolamento TEN-T.

Come dimostrato nella presente relazione, i notevoli progressi compiuti riguardo alla rete TEN-T negli anni successivi all'entrata in vigore dell'attuale regolamento nel 2013 offrono prospettive positive in tal senso e ribadiscono il ruolo centrale che la rete TEN-T svolge e dovrà ancora svolgere in vista della realizzazione di una rete multimodale efficiente che andrà a beneficio dell'economia e del mercato interno dell'UE e che contribuirà agli obiettivi del Green Deal europeo.

1.1. Principali risultati

In base al sistema informativo TENtec⁷, lo stato di attuazione dell'infrastruttura TEN-T a livello dei corridoi della rete centrale (CNC) nel 2019 raggiunge tassi di conformità compresi tra il 70 % e il 99 % per la maggior parte (11 su 14) degli indicatori disponibili per i requisiti del regolamento TEN-T. I restanti tre requisiti hanno tassi di conformità compresi tra il 16 % e il 53 %.

Come per la relazione precedente, occorre tuttavia sottolineare sin da subito che gli elevati tassi di conformità della rete delle infrastrutture alle norme TEN-T non riflettono necessariamente la realtà in termini di qualità o funzionalità operativa della rete di trasporto. Tale analisi deve infatti essere inserita nel contesto di norme tecniche TEN-T parzialmente

⁵ Regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 (GU L 249 del 14.7.2021, pag. 38).

⁶ Proposta della Commissione, del 14 dicembre 2021, di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (COM(2021) 812 final).

⁷ https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/index_en.htm.

limitate rispetto alle reali esigenze sul campo. La proposta legislativa di revisione del regolamento TEN-T, sostenuta dall'analisi contenuta nella valutazione d'impatto che la accompagna, mira pertanto a migliorare le norme e i requisiti TEN-T al fine di riflettere al meglio le reali potenzialità e i limiti della rete nonché le reali esigenze sul campo.

Ad esempio, i tassi di conformità per la rete delle infrastrutture ferroviarie sui corridoi della rete centrale nel 2018 e nel 2019 sembrano piuttosto promettenti in quanto l'elettrificazione (90 %), lo scartamento (84 %), la velocità della linea merci (86 %) e il carico per asse merci (90 %) registrano già un buon grado di conformità, mentre la lunghezza dei treni merci (53 %) e soprattutto la realizzazione dell'ERTMS (16 %) sono ancora in ritardo. Tuttavia una linea può essere idonea per una lunghezza dei treni di 740 m, ma potrebbe non disporre di binari di raccordo sufficienti a garantire concretamente la piena interoperabilità. Questo è un aspetto importante esaminato nella revisione del regolamento TEN-T.

Analogamente, la rete può realizzare appieno il suo potenziale solo se il sistema ferroviario di trasporto merci risponde anche alle reali esigenze del mercato. In effetti gli attuali requisiti del regolamento TEN-T potrebbero non essere sufficienti per sostenere il trasporto multimodale: i semirimorchi costituiscono di fatto lo standard per il trasporto di merci su strada su lunghe distanze, rappresentando oltre il 95 % del traffico. Tuttavia non vi è attualmente alcun obbligo per la rete ferroviaria TEN-T di consentire la circolazione di semirimorchi con profilo P400⁸. La circolazione di unità di carico intermodali P400 su carri standard non è attualmente possibile su una parte significativa della rete TEN-T (solo il 40 % della rete CNC consente il profilo P400 e superiore). Data la prevalenza dei semirimorchi nel trasporto stradale, rimane quindi un notevole potenziale inutilizzato per un ulteriore trasferimento modale. Per questo motivo la presente relazione illustra anche lo stato della rete per quanto riguarda il requisito P400 nel 2019, sebbene non si tratti (ancora) di un requisito formale del regolamento TEN-T del 2013.

Per quanto concerne la rete stradale, le superstrade/autostrade hanno raggiunto un tasso di conformità pari al 99 %. Tuttavia, come già detto, è importante tenere presente che le definizioni di categorie stradali nel regolamento TEN-T differiscono da quelle UNECE/EUROSTAT/FIT, celando il fatto che le strade possono essere a tratti di qualità insufficiente, soprattutto per quanto riguarda l'aspetto della sicurezza stradale e o la disponibilità di sufficienti aree di parcheggio e di sosta sicure e protette. Inoltre alcune parti della rete potrebbero non essere state sottoposte ad adeguata manutenzione per un certo periodo di tempo, rendendo una strada nominalmente conforme non all'altezza delle norme operative e di sicurezza. Questi sono altri aspetti esaminati nella revisione del regolamento TEN-T.

Le vie navigabili interne registrano una conformità quasi totale per quanto riguarda l'attuazione dei servizi d'informazione fluviale (RIS) (94 %) e il requisito della CEMT di classe IV o superiore (96 %). Sia il pescaggio autorizzato di 2,50 m o superiore sia l'altezza consentita sotto i ponti di 5,25 m o superiore presentano già un elevato tasso di conformità dell'84 % e dell'83 %. Ciò non dovrebbe tuttavia nascondere il fatto che, nonostante il raggiungimento della conformità nominale, sono ammesse deroghe su brevi distanze che

⁸ Conformemente alla scheda UIC 596-6, la classificazione "P400" si riferisce a semirimorchi con altezza totale fino a 4,0 m e larghezza fino a 2,6 m, da trasportare su carri a tasca.

determinano comunque gravi ripercussioni sulla navigabilità di un'ampia sezione. È certamente vero che sezioni di vie navigabili locali della rete TEN-T che non hanno sufficiente pescaggio e altezza sotto i ponti possono impedire alla navigazione interna di garantire servizi efficienti, affidabili e puntuali. Tuttavia le specificità e l'idromorfologia delle vie navigabili interne non sono state prese sufficientemente in considerazione nella definizione delle norme TEN-T, il che ha portato all'elaborazione di norme che potrebbero non essere realistiche per l'intero corso dei fiumi. La situazione del Danubio ne è un esempio.

Infine l'88 % dei porti è collegato alla rete ferroviaria, mentre il collegamento ferroviario degli aeroporti risulta leggermente inferiore, attestandosi al 70 %. Ancora una volta, dati incoraggianti possono talvolta nascondere una situazione meno positiva per alcuni di questi nodi, in particolare per i porti: in alcuni casi, il collegamento ferroviario esistente non è sufficiente in termini di capacità o di qualità o semplicemente non arriva fino al primo e all'ultimo miglio. Questa è un'altra limitazione di una norma che è affrontata nella revisione del regolamento TEN-T.

Oltre allo stato dell'attuazione tecnica della rete TEN-T, la presente relazione analizza gli sforzi profusi in termini di investimenti finanziari nella rete TEN-T nel complesso. Nel corso del 2018 e del 2019 il totale degli investimenti effettuati nella rete TEN-T è stato di quasi 111 miliardi di EUR, pari a ben 20 miliardi di EUR in più rispetto al 2016 e al 2017. Ciò dimostra chiaramente i costanti progressi compiuti dagli Stati membri nell'attuazione di progetti di interesse comune sulla rete transeuropea dei trasporti.

Dei 111 miliardi di EUR di investimenti totali, la maggior parte proviene da risorse nazionali (93,5 miliardi di EUR, ossia l'84 %); 4,6 miliardi di EUR sono stati concessi attraverso il meccanismo per collegare l'Europa (MCE)⁹; 26,4 miliardi di EUR sono stati cofinanziati attraverso i Fondi strutturali e di investimento europei (fondi SIE); e 7,7 miliardi di EUR sono stati finanziati mediante prestiti della BEI. Dei 93,5 miliardi di EUR di investimenti totali comunicati dagli Stati membri, la maggior parte è stata destinata alla rete centrale (72 %). Analogamente, la maggior parte dei fondi è stata attribuita alle ferrovie TEN-T (compreso il sistema ERTMS) (42 %).

1.2. Ambito di applicazione e metodologia

L'articolo 49, paragrafo 3, del regolamento TEN-T definisce l'ambito di applicazione dell'obbligo di relazione da parte della Commissione. Esso stabilisce che ogni due anni la Commissione dovrebbe esaminare lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti in termini di conformità ai requisiti tecnici del regolamento e mettere a disposizione informazioni sull'uso delle varie forme di assistenza finanziaria per tutti i modi di trasporto e altri elementi della rete centrale e di quella globale in ciascuno Stato membro.

La presente relazione biennale è la terza relazione che risponde a tale obbligo di relazione. La prima relazione di attuazione per gli anni di riferimento 2014-2015 è stata adottata nel giugno

⁹ Questo importo si riferisce ai contributi stimati dell'MCE nel 2018 e nel 2019 per i progetti in corso durante questi due anni.

2017¹⁰; una seconda relazione di attuazione per gli anni di riferimento 2016-2017 è stata adottata nell'agosto 2020¹¹.

Mentre la prima relazione del 2014-2015 risentiva di una serie di vincoli in termini di disponibilità dei dati e di limiti metodologici, sia la relazione 2016-2017 che la presente relazione 2018-2019 seguono lo stesso approccio metodologico. La presente relazione costituisce un'analisi dell'attuazione dei parametri tecnici TEN-T sulla base delle informazioni trasmesse dagli Stati membri in merito ai progressi compiuti nell'attuazione dei progetti di interesse comune. Gli Stati membri comunicano tali informazioni in particolare attraverso il caricamento di dati nel sistema informativo interattivo geografico e tecnico per la rete transeuropea dei trasporti (TENtec). A tal fine, TENtec definisce una serie di indicatori chiave di prestazione (ICP) sulla base dei requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto di cui al regolamento TEN-T.

Come per la relazione precedente, la serie di dati per i parametri tecnici per il 2018 e il 2019 è tuttavia limitata alla rete CNC¹² e pertanto non copre l'intera rete globale. Ciò nonostante i dati per la rete CNC forniscono già un'importante indicazione dei progressi compiuti nella rete TEN-T, in quanto essa copre circa l'80 % della rete centrale. Inoltre in questi primi anni gli investimenti (sia a livello dell'UE che degli Stati membri) si sono comunque concentrati sui corridoi della rete centrale, dal momento che il termine per il loro completamento è il 2030 e non il 2050 come per la rete globale.

Anche se la presente relazione segue la metodologia della relazione precedente, occorre tuttavia sottolineare una differenza importante che mette in certa misura in discussione la comparabilità dei dati. In effetti, per la presente relazione, l'ambito geografico dell'analisi di conformità è più ampio rispetto alla relazione precedente, poiché ora si basa sulla rete di corridoi estesa a seguito della modifica degli allineamenti dei corridoi nel quadro del nuovo regolamento MCE II¹³. Nel contempo il Regno Unito è stato escluso dall'analisi. Pertanto i tassi di conformità della presente relazione possono variare rispetto a quelli calcolati per la relazione precedente sull'attuazione della rete TEN-T, che copre gli anni 2016 e 2017. Nel contempo l'ampliamento dell'ambito di applicazione dell'analisi consente un'analisi più completa dei progressi compiuti sul campo.

È inoltre opportuno sottolineare che una piena conformità ai requisiti TEN-T potrebbe non necessariamente garantire l'assenza di carenze operative o strozzature di capacità in loco. Pertanto la Commissione europea effettua studi dettagliati per tutti i nove corridoi della rete centrale, nonché le due priorità orizzontali (ERTMS e autostrade del mare), che analizzano in modo molto più dettagliato l'infrastruttura, ossia non solo in termini di conformità statistica, ma anche sulla base di valutazioni qualitative in una più ampia prospettiva di rete. Sulla base

¹⁰ Relazione sullo stato di attuazione della rete TEN-T nel 2014 e 2015, relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni (COM(2017) 327 final del 19.6.2017).

¹¹ Relazione sullo stato di attuazione della rete TEN-T nel 2016 e 2017, relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni (COM(2020) 433 final del 26.8.2020).

¹² Le sezioni previste sono escluse dal calcolo dell'analisi di conformità.

¹³ Regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa.

di tale analisi, le carenze e le strozzature sono riportate nei corrispondenti piani di lavoro dei coordinatori europei per i nove corridoi della rete centrale, l'ERTMS e le autostrade del mare.

Infine la presente relazione fornisce un'indicazione dei bilanci nazionali, dei cofinanziamenti e dei finanziamenti provenienti da varie fonti dell'UE per gli investimenti effettuati nell'intera infrastruttura della rete TEN-T (vale a dire sia nella rete centrale sia in quella globale) nel periodo 2018-2019, principalmente fondi SIE (Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), Fondo di coesione (FC)), MCE e prestiti della BEI. Tali dati sono stati comunicati direttamente dagli Stati membri attraverso un'indagine unificata come per la relazione precedente¹⁴. Per quanto riguarda il cofinanziamento dell'UE e il cofinanziamento, i dati sono stati raccolti presso l'Agenzia esecutiva europea per il clima, l'infrastruttura e l'ambiente (CINEA), la direzione generale della Politica regionale e urbana (DG REGIO) e la Banca europea per gli investimenti (BEI).

¹⁴ Sono stati comunicati solo progetti di lavori cofinanziati o meno dall'UE superiori a un milione di EUR.

2. STATO DI ATTUAZIONE DELLA RETE TEN-T: PROGRESSI TECNICI REGISTRATI NELLA RETE TEN-T NEL 2018 E NEL 2019

Il regolamento TEN-T istituisce la rete globale e la rete centrale in base a una metodologia trasparente e obiettiva¹⁵. La rete centrale e quella globale sono associate a determinati requisiti tecnici e obiettivi prioritari. I progressi compiuti nel realizzare la rete TEN-T devono essere valutati in riferimento a tali requisiti tecnici, grazie agli indicatori chiave di prestazione.

2.1. Indicatori chiave di prestazione nel sistema informativo TENtec

Il sistema informativo TENtec collega le informazioni geografiche e i dati sui parametri tecnici dell'infrastruttura TEN-T e consente agli utenti di inserire le informazioni con facilità e di elaborare relazioni e mappe sulla rete TEN-T centrale e globale e su altri strati di dati tematici. La banca dati TENtec incorpora i dati raccolti dagli Stati membri, gli studi sui corridoi e altre attività di raccolta dati per fornire alla Commissione gli strumenti per rilevare aspetti problematici, quali le strozzature e le questioni connesse all'interoperabilità transfrontaliera. Una selezione delle mappe della conformità TENtec per i principali parametri tecnici (indicatori chiave di prestazione) è fornita in allegato alla presente relazione.

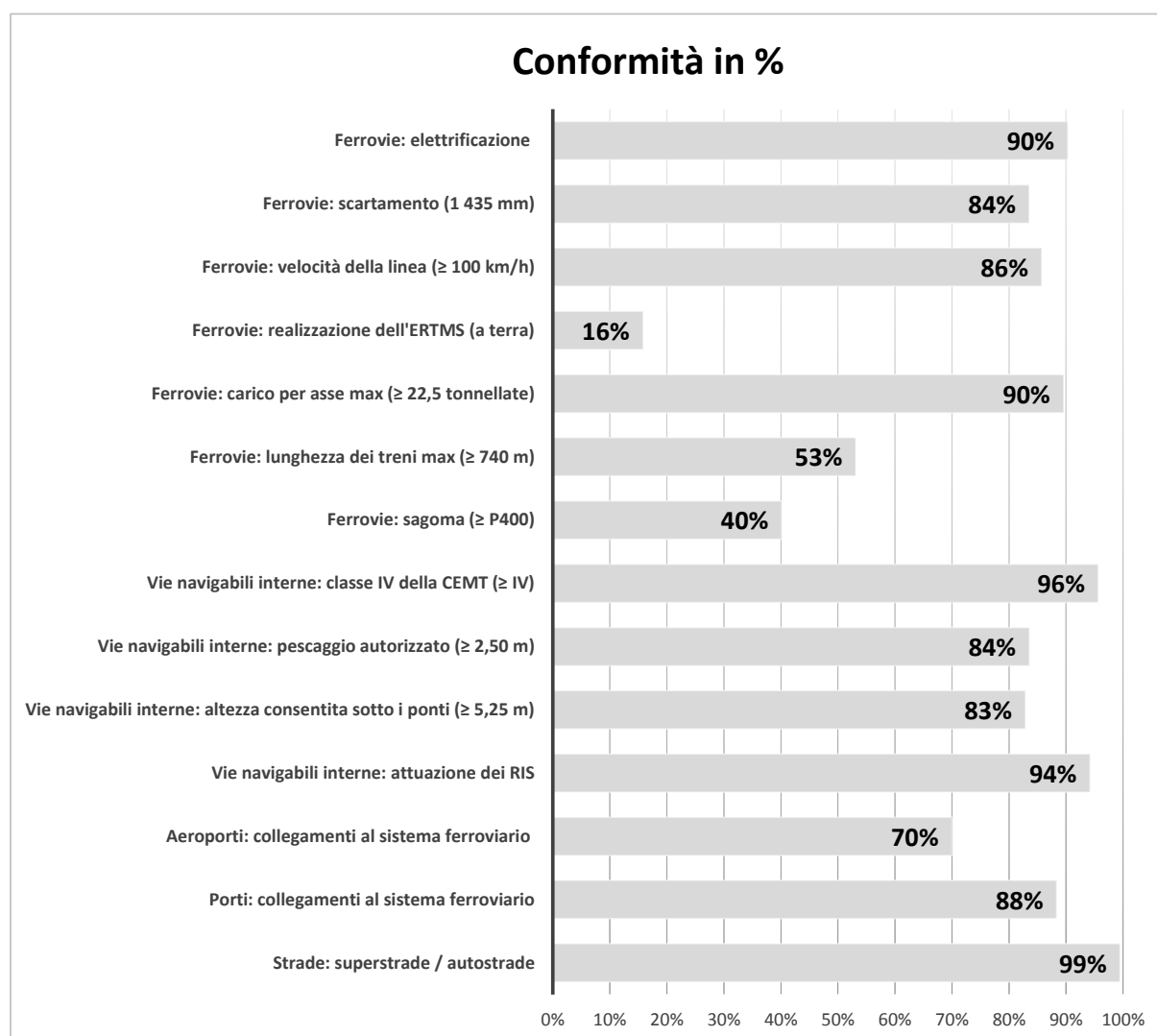
2.2. Attuazione tecnica della rete TEN-T per indicatore chiave di prestazione (ICP)

In base al sistema informativo TENtec, lo stato di attuazione della rete transeuropea dei trasporti nel 2018 e nel 2019 raggiunge, in termini di conformità ai requisiti del regolamento TEN-T, percentuali tra il 70 % e il 99 % per la maggior parte (11 su 14) degli indicatori disponibili a livello dei corridoi della rete centrale (cfr. la figura 1).

Tuttavia, anche nei casi in cui la situazione è ulteriormente migliorata a partire dal 2017, una percentuale elevata di conformità può nascondere una situazione meno positiva sul campo in quanto i criteri del regolamento TEN-T non sono sufficientemente sviluppati e specificati (cfr. la sezione 1.2).

¹⁵ La metodologia di pianificazione per la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) (SWD(2013) 0542 final).

Figura 1: conformità in % per la rete dei corridoi della rete centrale (CNC)



Fonte: TENtec

Ferrovie

Il regolamento TEN-T definisce vari requisiti per l'infrastruttura ferroviaria della rete transeuropea dei trasporti a livello dei corridoi della rete centrale (cfr. la figura 1). Per quanto riguarda il requisito dell'**elettrificazione**, la conformità della rete CNC è già elevata (90 %) secondo i dati del 2019 ed è quindi leggermente migliorata rispetto alla situazione del 2017. Alcune reti isolate, principalmente in Irlanda, Stati baltici, Spagna e Portogallo, sono tuttavia

esentate da questo requisito¹⁶, anche se in Portogallo l'intera rete ferroviaria CNC è già elettrificata.

La conformità dello *scartamento* ferroviario della rete CNC si attesta già a un alto livello (84 %) secondo i dati del 2019¹⁷. Le tre eccezioni degne di nota rimangono lo scartamento iberico ancora prevalente nella penisola iberica, lo scartamento irlandese che è ancora l'unico scartamento in Irlanda e lo scartamento largo che continua a rappresentare pressoché l'unico scartamento negli Stati baltici e in Finlandia.

Per quanto riguarda la *velocità della linea*, il requisito del regolamento TEN-T è pari o superiore a 100 km/h per le linee merci e miste. La conformità della rete CNC a tale requisito si attesta già all'86 % secondo i dati del 2019. Permangono inadempienze principalmente in alcune parti della Lettonia, della Polonia, della Slovenia, della Romania, della Bulgaria e della Grecia.

La realizzazione dell'*ERTMS* rimane la sfida più importante in termini di parametri TEN-T, con progressi più lenti rispetto a quanto previsto. L'installazione a terra sulla rete CNC si attesta a un livello relativamente basso (16 %) secondo i dati del 2019, ma è migliorata rispetto alla situazione del 2017¹⁸.

Sebbene nel breve termine risenta ancora di ritardi, l'installazione a terra dell'ERTMS sta prendendo slancio e le previsioni a medio e lungo termine sono piuttosto positive. La stragrande maggioranza delle sezioni CNC la cui realizzazione è prevista entro il 2023 nell'ambito del piano europeo di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario¹⁹ è già operativa o concessa in appalto. Inoltre, per quanto riguarda l'obiettivo per il 2030, un terzo della rete CNC è in funzione o concesso in appalto.

L'ERTMS è in fase di realizzazione in tutta l'Unione europea, ma i maggiori progressi sono stati compiuti in Austria, Belgio, Cechia, Italia, Lussemburgo, Polonia, Spagna e Slovenia. Sempre più Stati membri scelgono l'ERTMS come sistema unico, il che significa che intendono installarlo sull'intera rete (ossia anche al di fuori della rete TEN-T) e disattivare i sistemi nazionali di classe B. Ciò è in linea con le nuove disposizioni previste nella proposta legislativa di revisione del regolamento TEN-T.

Per quanto riguarda il *carico per asse* merci, la conformità al parametro di 22,5 o più tonnellate per asse si attesta ora al 90 % secondo i dati del 2019 (rispetto all'81 % secondo i dati del 2017). Sono ancora necessari progressi in particolare in Ungheria e Romania.

¹⁶ Esenzione da taluni requisiti per le reti isolate a norma dell'articolo 39, paragrafo 2, lettera a), punti da i) a iii), del regolamento (UE) n. 1315/2013.

¹⁷ Secondo i dati del 2017, la conformità della rete al requisito dello scartamento si attestava già all'86 %. Tale differenza nella percentuale complessiva si spiega tuttavia con la diversa base di rete applicata per la presente relazione (ossia rete CNC estesa, esclusione del Regno Unito) e non dovrebbe pertanto essere considerata un calo della conformità. Ciò vale per tutti i requisiti.

¹⁸ Nel 2017 la conformità per quanto riguarda la realizzazione dell'ERTMS era pari all'11 %. Tuttavia tale cifra si riferiva alla rete CNC senza le estensioni dell'MCE II e ancora con l'inclusione del Regno Unito.

¹⁹ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/6 della Commissione, del 5 gennaio 2017, concernente il piano europeo di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (GU L 3 del 6.1.2017, pag. 6).

La conformità al parametro relativo ai binari di raccordo per i treni pari o superiori a 740 m (parametro della *lunghezza dei treni*) si attesta a un livello medio pari al 53 % secondo i dati del 2019 ed è quindi notevolmente migliorata rispetto al 2017 (43 %). Il parametro è già perlopiù soddisfatto in Francia, Benelux, Danimarca e Germania, ma anche negli Stati baltici e in Finlandia. Sebbene la situazione sia migliorata dal 2017, occorre comunque sottolineare che talvolta esistono differenze tra la conformità nominale e le reali possibilità operative. Ad esempio, una linea adatta per treni di 740 m potrebbe non disporre di binari di raccordo sufficienti per realizzare tale possibilità.

Da ultimo, ma non meno importante, la presente relazione integra un nuovo indicatore chiave di prestazione per quanto riguarda la *sagoma*, un parametro che prevede la possibilità di far circolare treni merci caricati con unità di carico intermodali classificate come P400 (o superiore) su carri a tasca standard. Questo parametro non è un requisito formale dell'attuale regolamento TEN-T, ma è stato proposto dalla Commissione nel contesto della revisione del regolamento. La conformità della rete CNC al requisito relativo alla sagoma è bassa (40 % secondo i dati del 2019). I paesi che necessitano di importanti ammodernamenti delle gallerie per soddisfare tale requisito sono Francia, Italia, Spagna, Portogallo, nonché Finlandia, Slovacchia, Romania e Bulgaria.

Vie navigabili interne

Il regolamento TEN-T si basa sui seguenti requisiti per le vie navigabili interne (cfr. la figura 1): classe IV della classificazione CEMT, pescaggio autorizzato di almeno 2,50 m, altezza consentita sotto i ponti di almeno 2,5 m e attuazione dei servizi d'informazione fluviale (RIS). Dai dati del 2019 emerge che la conformità rispetto al parametro della classe IV o superiore della classificazione CEMT registra una percentuale molto elevata del 96 %. La principale carenza è rappresentata dal fiume Sava in Croazia. I dati del 2019 indicano che anche la conformità al parametro di almeno 2,5 m di pescaggio autorizzato ha raggiunto l'84 %. Si rilevano inadempienze principalmente in Germania, Cechia e Croazia. Secondo i dati del 2019 la conformità al livello minimo di 5,25 m di altezza consentita sotto i ponti si attesta all'83 %, con inadempienze principalmente in Germania. In termini di attuazione dei RIS, la conformità si attesta a un altissimo livello (94 %). In particolare Italia, Slovacchia, Ungheria, Portogallo e Spagna devono ancora compiere progressi per quanto riguarda l'attuazione dei RIS.

Aeroporti

Per quanto concerne gli aeroporti, il regolamento TEN-T stabilisce che solo gli aeroporti centrali contrassegnati da un asterisco nell'allegato 2 dello stesso regolamento (ossia 38) sono soggetti all'obbligo di cui all'articolo 41, paragrafo 3, ossia essere collegati con l'infrastruttura del trasporto stradale e ferroviario della rete transeuropea dei trasporti entro il 2050 (salvo ove limitazioni fisiche impediscano tale collegamento) e, tenendo conto della potenziale domanda di traffico, essere integrati nella rete ferroviaria ad alta velocità ogniqualvolta ciò sia possibile. A tale riguardo, il tasso di conformità è pari al 70 % secondo i dati del 2019 (cfr. la figura 1). Gli aeroporti non ancora conformi sono sparsi in tutta l'UE. Tuttavia anche per gli aeroporti formalmente conformi il collegamento ferroviario potrebbe non essere di qualità sufficiente. Vi sono ad esempio diversi aeroporti in tutta Europa che hanno un elevato volume di passeggeri del trasporto aereo, ma sono collegati solo attraverso la metropolitana leggera o, nel caso di trasporto ferroviario pesante, solo al centro più vicino. Tuttavia, per cogliere

appieno i vantaggi della connettività ferroviaria di un aeroporto, è necessario un collegamento ferroviario che serva anche le lunghe distanze. Queste lacune qualitative indicano chiaramente la necessità comune di intensificare gli sforzi per realizzare una piena connettività aeroportuale, anche attraverso una buona interconnessione con la rete ferroviaria ad alta velocità, mediante la revisione del regolamento TEN-T.

Porti

Il regolamento TEN-T stabilisce che i porti marittimi devono essere collegati per ferrovia (cfr. la figura 1). Secondo i dati del 2019 l'88 % di tutti i porti TEN-T della rete CNC è conforme a tale requisito. Sono state rilevate inadempienze solo in otto porti, tre dei quali situati in Italia. Occorre tuttavia sottolineare che questa norma TEN-T fa semplicemente riferimento a un collegamento ferroviario e non dà indicazioni circa la qualità di tale collegamento. Potrebbero pertanto sussistere ancora limitazioni, ad esempio per quanto riguarda i collegamenti dell'ultimo miglio di un porto, anche se formalmente il porto è conforme alla norma TEN-T.

Strade

Per quanto concerne le strade, il principale indicatore calcolato è il totale di chilometri conforme alla tipologia stradale di superstrade/autostrade (cfr. la figura 1). I risultati mostrano che la conformità è stata raggiunta al 99 %. In futuro sarà tuttavia anche importante valutare la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi lungo le strade. A tal fine, nel sistema TENtec è stato introdotto un nuovo strato che consentirà il monitoraggio delle stazioni di ricarica elettrica e di rifornimento di GNC/GNL e idrogeno esistenti sulla rete stradale TEN-T, compresa un'analisi delle lacune per le stazioni di ricarica elettrica. Tuttavia non è ancora possibile fornire dati per il 2019.

3. STATO DI ATTUAZIONE DELLA RETE TEN-T: PROGRESSI NEGLI INVESTIMENTI FINANZIARI REALIZZATI NELLA RETE TEN-T NEL 2018 E NEL 2019

Nel corso del 2018 e del 2019 il totale degli investimenti effettuati nella rete TEN-T è stato di quasi 111 miliardi di EUR, pari a ben 20 miliardi di EUR in più rispetto al 2016 e al 2017. Ciò dimostra chiaramente i costanti progressi compiuti dagli Stati membri nell'attuazione di progetti di interesse comune sulla rete transeuropea dei trasporti (cfr. la tabella 4).

Dei 111 miliardi di EUR, 7,7 miliardi di EUR sono stati investiti attraverso prestiti della BEI²⁰. 26,4 miliardi di EUR sono stati cofinanziati dai Fondi strutturali e di investimento europei (fondi SIE, in particolare il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e il Fondo di coesione (FC)), i cui investimenti sono così quasi triplicati rispetto al 2016 e al 2017²¹. 4,6 miliardi di EUR sono stati investiti attraverso il meccanismo per collegare l'Europa (MCE)²² (cfr. la tabella 4).

In tale contesto occorre sottolineare che, nei casi di cofinanziamento dell'UE, il tasso di cofinanziamento varia tra il 20 % e l'85 %. Ciò significa che il saldo è quindi la maggior parte

²⁰ Rispetto a 11,5 miliardi di EUR di investimenti attraverso la BEI nel 2016 e nel 2017.

²¹ Rispetto a 9,8 miliardi di EUR di investimenti da parte dei fondi SIE nel 2016 e nel 2017.

²² Rispetto a 3,1 miliardi di EUR di investimenti da parte dell'MCE nel 2016 e nel 2017.

di tali investimenti, ossia 93,5 miliardi di EUR, sono stati mobilitati mediante risorse nazionali²³. Tale importo per gli investimenti notificati dagli Stati membri comprende solo gli investimenti relativi a lavori o altre attività e/o progetti misti (ma non i soli studi) sulla rete centrale o globale TEN-T. Nel quadro dei lavori, sono stati segnalati tutti i progetti che contribuiscono agli obiettivi dell'articolo 4 del regolamento TEN-T (ossia coesione, efficienza, sostenibilità, maggiori benefici per gli utenti). Inoltre vengono considerati solo i lavori finalizzati allo sviluppo di nuove infrastrutture o relativi all'ammodernamento/al ripristino di quelle esistenti. Le spese di manutenzione sono state escluse. Infine sono inclusi tutti i progetti superiori a un milione di EUR in corso nel 2018 e nel 2019, indipendentemente dalla loro data di inizio.

Dei 93,5 miliardi di EUR di investimenti totali comunicati dagli Stati membri (che includono la parte di cofinanziamento dell'UE, se del caso), la maggior parte è stata destinata alla rete centrale (72 %). La maggior parte dei fondi è stata attribuita alle ferrovie TEN-T (compreso il sistema ERTMS) (42 %), seguite dalle strade TEN-T (compreso ITS) con il 38 % (cfr. la tabella 1).

²³ Rispetto a 80,2 miliardi di EUR di investimenti nazionali nel 2016 e nel 2017.

Tabella 1: spesa TEN-T 2018 + 2019 in milioni di EUR

UE-27	Spesa TEN-T per modo di trasporto nel 2018-2019		
Modi di trasporto	Rete globale	Rete centrale	TOTALE rete TEN-T
Ferrovie TEN-T (compreso ERTMS)	8 576	30 781	39 357
Strade TEN-T (compreso ITS)	15 223	20 098	35 321
Vie navigabili interne TEN-T (compresi RIS)	n.a.	3 221	3 221
Porti TEN-T (compreso VTMIS)	1 131	4 101	5 232
Aeroporti TEN-T (compreso ATM)	1 456	8 930	10 386
Totale	26 386	67 130	93 517

Fonte: indagine degli Stati membri 2020/2021.

MCE (Meccanismo per collegare l'Europa)

Nel 2018 e nel 2019 il meccanismo per collegare l'Europa (trasporti) ha erogato sovvenzioni per un importo totale di 4,6 miliardi di EUR per 544 progetti (cfr. la tabella 2). Sebbene il numero di progetti finanziati sia diminuito rispetto al periodo di riferimento precedente (793 progetti nel 2016 e nel 2017), l'importo complessivo assegnato ai progetti è aumentato. In tale contesto va ricordato che il Regno Unito non è più incluso nelle statistiche della presente relazione (cfr. la sezione 1.2).

La maggior parte dei finanziamenti dell'MCE (circa l'81 %) è stata investita in progetti di infrastrutture di trasporto sostenibili: circa il 69 % è stato investito in progetti di infrastrutture ferroviarie e circa il 12,8 % per la navigazione interna e per le infrastrutture di trasporto marittimo.

Tabella 2: finanziamenti MCE per i trasporti 2018 + 2019 in milioni di EUR

Finanziamenti MCE per i trasporti 2018 + 2019		Numero di progetti
<i>per modo di trasporto</i>	<i>in milioni di EUR</i>	
Aereo	391	169
Vie navigabili interne	262	40
Marittimo	334	85
Ferroviario	3 184	161
Stradale	469	88
Altro*	0,5	1
Totale in milioni di EUR	4 641	544

Fonte: CINEA. Compresi solo i progetti con beneficiari dei 27 Stati membri senza il Regno Unito.

* Sistema di emissione di biglietti intermodali

Fondi SIE (Fondi strutturali e di investimento europei)

Nel 2018 e nel 2019 il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e il Fondo di coesione (FC), che rappresentano nel complesso circa il 68 % di tutti gli investimenti TEN-T sostenuti dall'UE (compresi i prestiti della BEI), hanno investito nella rete TEN-T 26,4 miliardi di EUR (spesa dichiarata) (cfr. la tabella 3). Circa il 69 % dei fondi SIE è stato investito nell'ammodernamento e/o nella costruzione della rete stradale TEN-T.

Occorre notare che la quota del Fondo di coesione riportata non tiene conto della parte della dotazione del Fondo di coesione trasferita a sostegno dei progetti di trasporto relativi alla rete centrale nell'ambito dell'MCE²⁴. Va inoltre osservato che il sostegno della politica di coesione non è assegnato su base annuale, ma programmato per un periodo di sette anni. Gli importi comunicati per il periodo 2018-2019 sono spese sostenute dai beneficiari, certificate e dichiarate alla Commissione durante il periodo di riferimento.

²⁴ Parte della dotazione del Fondo di coesione (11 305 500 000 EUR) è stata trasferita per finanziare progetti in materia di trasporti relativi alla rete dei trasporti centrale o alle priorità orizzontali negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione nell'ambito dell'MCE.

Tabella 3: FESR + FC (spesa dichiarata) 2018 + 2019 in milioni di EUR

FESR + FC (spesa dichiarata*) 2018 + 2019	
<i>per modo di trasporto</i>	<i>in milioni di EUR</i>
Aereo	330
Vie navigabili interne + porti interni	137
Porti marittimi	392
Ferroviario	7 179
Stradale	18 283
Multimodale	57
Totale in milioni di EUR	26 377

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

*Spese sostenute dai beneficiari, certificate e dichiarate alla Commissione.

Le cifre sono cumulative.

BEI (Banca europea per gli investimenti)

Nel 2018 e nel 2019, la Banca europea per gli investimenti (BEI) ha investito circa 9 miliardi di EUR nel settore delle infrastrutture di trasporto nel quadro del suo portafoglio di progetti strategici nel settore dei trasporti. La maggior parte di questi investimenti in infrastrutture di trasporto (85 %) è stata effettuata nella rete TEN-T, per un totale di 49 operazioni con prestiti della BEI sottoscritti nel 2018 e nel 2019 pari a un importo complessivo di 7,7 miliardi di EUR (cfr. la tabella 4). Con tali investimenti, la BEI ha mobilitato investimenti totali per 61 miliardi di EUR (costi totali dei progetti).

Tabella 4: spesa TEN-T per fonte di finanziamento per Stato membro nel 2018 + 2019 in milioni di EUR

Spesa TEN-T per fonte di finanziamento per Stato membro nel 2018 + 2019 in milioni di EUR*					
Stati membri	Bilanci nazionali compresi i fondi ricevuti dall'UE (2018 + 2019)			Prestiti BEI (2018 + 2019)	Totale in milioni di EUR
		Finanziamenti MCE	FESR + FC spese dichiarate		
AT (Austria)	3 995	182		159	4 154
BE (Belgio)	1 917	165		458	2 375
BG (Bulgaria)	622	36	456	7	629
CY (Cipro)	44	1	48	4	52
CZ (Cechia)	1 812	224	1 908	445	2 353
DE (Germania)	28 322	708		458	28 780
DK (Danimarca)	1 532	81		374	1 906
EE (Estonia)	228	17	519		519
EL (Grecia)	819	99	676	209	1 028
ES (Spagna)	5 808	122	960	223	6 031
FI (Finlandia)	1 427	42		185	1 612
FR (Francia)	10 369	321	3	394	10 763
HR (Croazia)	599	42	397	30	629
HU (Ungheria)	2 150	498	1 680	250	2 400
IE (Irlanda)	1 377	23		323	1 700
IT (Italia)	13 794	289	777	634	14 428
LT (Lituania)	328	56	780		780
LU (Lussemburgo)	329	8			329
LV (Lettonia)	286	20	482		481

MT (Malta)	72	29	58		72
NL (Paesi Bassi)	3 872	154		852	4 724
PL (Polonia)	7 047	1 177	12 487	2 248	14 735
PT (Portogallo)	387	39	173	40	427
Regionale - Paesi dell'UE				28	28
RO (Romania)	1 133	19	2 686		2 686
SE (Svezia)	4 255	66	3	78	4 332
SI (Slovenia)	479	81	212		479
SK (Slovacchia)	499	143	2 025	294	2 319
TC**			46		46
Totale in milioni di EUR	93 501	4 641	26 377	7 693	110 796

Fonte: indagine degli Stati membri 2020/2021, DG REGIO, INEA, BEI.

* cifre arrotondate

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

NB: Non tutte le spese dichiarate a titolo del FESR/FC sono state interamente incluse nelle cifre dei bilanci nazionali totali, in particolare per gli Stati membri CY, CZ,

EE, LT, LV, PL, RO e SK. Pertanto le differenze rimanenti per questi paesi sono assegnate ai loro importi totali.

4. CONCLUSIONE

Nel corso degli anni 2018 e 2019 sono stati compiuti importanti passi avanti verso la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti per quanto riguarda sia la conformità tecnica che gli investimenti finanziari realizzati nella rete.

In termini di conformità ai requisiti del regolamento TEN-T, la rete dei corridoi della rete centrale raggiunge nel 2019 una quota compresa tra il 70 % e il 99 % per la maggior parte (11 su 14) degli indicatori disponibili. Occorre tuttavia ricordare che l'attuale definizione dei parametri di conformità talvolta non è sufficientemente sviluppata e specificata per tenere adeguatamente conto delle reali possibilità operative della rete. Detto questo, i dati piuttosto soddisfacenti in materia di conformità vanno di pari passo con il fatto che la quota più elevata degli investimenti totali (93,5 miliardi di EUR) comunicati dagli Stati membri è stata destinata alla rete centrale (72 %). La maggior parte dei fondi è stata attribuita alle ferrovie TEN-T (compreso il sistema ERTMS) (42 %) al fine di colmare le lacune di conformità.

In termini di investimenti, la relazione dimostra che l'enorme fabbisogno di investimenti per la realizzazione della rete delle infrastrutture TEN-T può essere soddisfatto solo con una solida combinazione di strumenti finanziari e di finanziamento. Gli anni di riferimento 2018 e 2019 si sono dimostrati positivi a tale riguardo, avendo registrato un aumento dei finanziamenti in particolare attraverso i fondi SIE, nonché un ricorso generalizzato ad altri strumenti di finanziamento (in particolare l'MCE e i prestiti della BEI).

La presente relazione illustra lo stato di attuazione della rete TEN-T al 2019. Restano quindi dieci anni per completare la rete centrale e 30 anni per la rete globale. Va da sé che si possono certamente prevedere ulteriori progressi nei prossimi anni, considerando anche che nel corso degli ultimi tre periodi di riferimento è già stato possibile illustrare progressi costanti.

Una chiave importante per conseguire gli obiettivi ambiziosi è il monitoraggio continuo della maturità del portafoglio di progetti. A tal fine, gli undici coordinatori europei fanno del loro meglio per garantire un portafoglio di progetti TEN-T solido, maturo e visibile, che attualmente conta quasi 4 000 investimenti in progetti regolarmente monitorati in termini di progressi. Nel contempo la direttiva sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete TEN-T²⁵ è entrata in vigore appena nel luglio 2021; si può quindi prevedere che questa accelererà ulteriormente i progressi nell'attuazione della rete TEN-T. La Commissione intende procedere nel 2022 a scambi di opinioni con gli Stati membri, al fine di individuare le migliori pratiche e garantire un'efficace attuazione della direttiva.

Infine, e cosa ancora più importante, la Commissione ha adottato una proposta legislativa di revisione del regolamento TEN-T. Questa affronta le numerose sfide e carenze che la presente relazione ha cercato di illustrare. In effetti lo sviluppo e una migliore specificazione dei requisiti tecnici della rete sono fondamentali per aumentare l'efficienza della rete sul campo. Si spera inoltre che un ruolo rafforzato dei coordinatori europei e un migliore allineamento della pianificazione nazionale dei trasporti e degli investimenti con le priorità TEN-T conferiscano ulteriore impulso alla realizzazione tempestiva della rete TEN-T.

²⁵ Direttiva (UE) 2021/1187 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) (GU L 258 del 20.7.2021, pag. 1).

5. ALLEGATI

- Mappa della conformità: Ferrovie – Elettrificazione – Stato 2019
- Mappa della conformità: Ferrovie – Scartamento (1 435 mm) – Stato 2019
- Mappa della conformità: Ferrovie (linee merci e miste) – Velocità della linea – Stato 2019
- Mappa della conformità: Ferrovie – Realizzazione dell'ERTMS (a terra) – Stato 2019
- Mappa della conformità: Ferrovie (linee merci e miste) – Carico per asse max – Stato 2019
- Mappa della conformità: Ferrovie (linee merci e miste) – Lunghezza dei treni max – Stato 2019
- Mappa della conformità: Ferrovie – Sagoma – Stato 2019
- Mappa della conformità: Vie navigabili interne – Classe CEMT – Stato 2019
- Mappa della conformità: Vie navigabili interne – Pescaggio autorizzato – Stato 2019
- Mappa della conformità: Vie navigabili interne – Altezza consentita sotto i ponti – Stato 2019
- Mappa della conformità: Vie navigabili interne – Attuazione dei RIS – Stato 2019
- Mappa della conformità: Strade – Superstrade/autostrade - Stato 2019