



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 20 giugno 2017
(OR. en)

10514/17

TRANS 290

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	19 giugno 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2017) 327 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Relazione sullo stato di attuazione della rete TEN-T nel 2014 e 2015

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2017) 327 final.

All.: COM(2017) 327 final



Bruxelles, 19.6.2017
COM(2017) 327 final

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

Relazione sullo stato di attuazione della rete TEN-T nel 2014 e 2015

Relazione sullo stato di attuazione della rete TEN-T nel 2014 e 2015

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. INTRODUZIONE

1.1. Principali risultati

Secondo i dati del sistema informativo TENtec, l'attuale stato di attuazione dell'infrastruttura di trasporto TEN-T raggiunge, in termini di conformità ai requisiti del regolamento TEN-T, percentuali tra il 75% e il 100% per la metà degli indicatori disponibili al momento, mentre per la restante metà è ancora inferiore al 75%.

Per la rete delle infrastrutture ferroviarie, l'elettrificazione, lo scartamento e la velocità della linea registrano un buon grado di conformità, mentre l'ERTMS, il carico per asse e la lunghezza del treno sono ancora molto lontani dal rispettare i requisiti. Per quanto concerne la rete stradale, anche le superstrade/autostrade presentano un tasso di conformità ai criteri ancora inferiore al 75%. Per le vie navigabili interne si registra una conformità quasi totale ai requisiti stabiliti dalla conferenza europea dei ministri dei trasporti (CEMT) per la classe IV e, in larga parte, anche per quanto riguarda l'attuazione dei servizi d'informazione fluviale (RIS), mentre il rispetto dei criteri relativi al pescaggio autorizzato è ancora inferiore al 75%. Il 100% dei porti marittimi è collegato alla rete ferroviaria, ma la connessione dei porti alle vie navigabili di classe IV della classificazione CEMT è ancora ben lungi dall'essere conforme. Infine, la connessione degli aeroporti alla rete ferroviaria presenta ancora un tasso di conformità inferiore al 75%.

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 corso del 2014 e 2015 le istituzioni dell'UE hanno investito nelle infrastrutture della rete TEN-T centrale e di quella globale nei 28 Stati membri un totale di 30,67 miliardi di EUR di risorse finanziarie proprie (ossia, TEN-T/CEF, FESR/CF e prestiti BEI).

Per quanto concerne le quote modali, il volume di investimento più elevato in proporzione all'insieme delle sovvenzioni (TEN-T/CEF e FESR + FC, pari a 16,98 miliardi di EUR) è stato registrato per le ferrovie, che hanno assorbito il 51,5% della spesa totale dell'UE destinata alla rete TEN-T nel 2014 e 2015. La quota di investimento nelle infrastrutture stradali è stata del 30,6% della spesa totale, seguita da porti e autostrade del mare con il 9,2%, aeroporti con il 5,5% (SESAR incluso), infrastrutture multimodali con il 2,1% e vie navigabili interne con l'1,1%.

1.2. Quadro politico

I trasporti sono uno dei cardini del processo di integrazione europea e rendono possibili la connettività, la convergenza e la coesione nell'Unione. Una rete di trasporti intelligente, sostenibile e pienamente interconnessa è un prerequisito fondamentale per il completamento e il buon funzionamento del mercato unico europeo e per collegare l'Europa ai mercati mondiali, contribuendo in tal modo all'agenda europea per la crescita economica, l'occupazione e la competitività.

- Investire nelle infrastrutture è vitale per la crescita del PIL. Secondo il Fondo monetario internazionale (FMI) un aumento del 1% della spesa per infrastrutture provoca un aumento del livello dei risultati dello 0,4% nello stesso anno e dell'1,5% quattro anni dopo¹. qualora un paese pianifichi e realizzi correttamente le proprie infrastrutture, il rendimento è ancor maggiore, sino al 2,6% in quattro anni.
- Carezza di investimenti nei trasporti: sebbene il fabbisogno dell'infrastruttura di trasporto si stima sia pari a 1 300 miliardi l'anno a livello mondiale² e a circa 130 miliardi di euro l'anno a livello europeo, i livelli di investimento medi nell'UE sono nettamente al di sotto dei 100 miliardi fin dall'inizio della crisi³.
- Secondo le stime del Libro bianco del 2011, per il periodo 2010-2030 sono necessari 1 500 miliardi di EUR di investimenti nei trasporti europei per affrontare l'aumento previsto della domanda. La Commissione stima che il fabbisogno di investimenti per la realizzazione dei soli corridoi della rete centrale nel periodo 2014-2030 sia pari a più di 700 miliardi di EUR⁴ per circa 2500 progetti nel settore delle infrastrutture di trasporto sia nei territori degli Stati membri o attraverso le frontiere di diversi stati membri (progetti transfrontalieri)⁵. Sarà necessario investire 500 miliardi di EUR nell'intera rete TEN-T già entro il 2020, dei quali, secondo le stime, 250 miliardi di EUR nell'infrastruttura della rete centrale TEN-T.
- Grazie all'infrastruttura di trasporto è possibile fornire servizi a valore aggiunto, il che, nel complesso, porta alla creazione di più posti di lavoro e a una maggiore attività economica. Se i trasporti si arrestano, l'intera economia è bloccata. Nel corso della recente riunione del G7 dei ministri dei trasporti in Giappone è stato inviato un messaggio chiaro: con l'attuale carezza di investimenti non saremo in grado di affrontare la sfida di soddisfare le elevate esigenze di mobilità nei prossimi 30 anni⁶.
- I trasporti sono un motore per la competitività e per il ruolo guida dell'UE a livello mondiale. Gli investimenti limitati trovano riscontro nella tendenza al ribasso della competitività dell'infrastruttura di trasporto dell'UE, come indicato dall'ultima classifica della relazione sulla competitività globale del Forum economico mondiale.

Alla fine del 2013 è stata raggiunta un'importante tappa nella politica dei trasporti europea. Su proposta della Commissione europea, il Consiglio e il Parlamento europeo hanno concordato un nuovo quadro per lo sviluppo della struttura portante dell'infrastruttura di trasporto dell'UE, definendo orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (regolamento (UE) n. 1315/2013, di seguito il regolamento TEN-T⁷). Inoltre, l'accesso al

¹ FMI, World Economic Outlook, ottobre 2014.

² Libro bianco sui trasporti (2011). Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile. COM(2011)144 definitivo.

³ ITF (2015), ITF Transport Outlook 2015, OECD Publishing, Parigi.

⁴ La Commissione sta raccogliendo dati sul fabbisogno di investimenti rilevato da Stati membri, autorità locali e regionali e gestori delle infrastrutture nel contesto dei piani di lavoro per il corridoio della rete centrale.

⁵ Studi sui corridoi della rete centrale 2016. https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.

⁶ Dichiarazione dei ministri dei Trasporti del G7. Nagano. Settembre 2016.

⁷ 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.

sostegno dell'UE erogato mediante il Fondo di coesione (FC) e il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) a favore degli investimenti nella rete TEN-T è stato collegato all'esistenza di piani di trasporto globali a livello regionale e/o nazionale.

Con tali iniziative, il progetto per una nuova rete di infrastrutture dei trasporti, che incorpora tutti i modi di trasporto – ferrovie, vie navigabili interne, strade, porti, aeroporti e altri sistemi di trasporto, nonché attrezzature per i combustibili alternativi e soluzioni di trasporto intelligenti, è stato notevolmente potenziato negli ultimi anni.

Gli orientamenti TEN-T pongono un forte accento sui principali punti di accesso europei per il trasporto marittimo e aereo – per garantire che i flussi commerciali dell'Europa non siano limitati (in termini di capacità, tecnologie o procedure amministrative).

La politica TEN-T istituisce una rete **globale** e una rete **centrale**, da un lato per promuovere una migliore accessibilità di tutte le regioni ai mercati europei e mondiali e dall'altro per dare priorità alle infrastrutture di importanza strategica. Sia la rete centrale che quella globale sono incentrate sull'integrazione modale, l'interoperabilità e lo sviluppo coordinato delle infrastrutture, in particolare nelle tratte transfrontaliere, per realizzare i collegamenti mancanti e rimuovere le strozzature. La politica TEN-T getta inoltre le basi del futuro sistema di trasporto, nello specifico grazie a strutture che favoriscono soluzioni a basse emissioni, servizi di nuova generazione e altri ambiti di innovazione tecnologica.

Il regolamento TEN-T fissa un termine preciso per il completamento della rete centrale (entro il 2030) e della rete globale (entro il 2050).

Nel periodo 2014-2020 è previsto un notevole sostegno finanziario dell'UE, in particolare a favore di progetti di investimento nelle regioni e negli Stati membri meno sviluppati dell'Unione e di progetti di investimento di interesse comune e di valore aggiunto europeo.

- Il meccanismo per collegare l'Europa (CEF), con una dotazione di 24,05 miliardi di EUR, di cui 11,3 miliardi di EUR destinati specificamente agli Stati membri ammissibili al sostegno del Fondo di coesione, è stato istituito per sostenere progetti relativi alla rete centrale TEN-T o correlati a priorità orizzontali, come ad esempio la realizzazione dell'ERTMS.
- Sono stati inoltre programmati circa 70 miliardi di EUR di cofinanziamento dal Fondo di coesione (FC) e dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), dei quali 34 miliardi di EUR per l'infrastruttura TEN-T e 36 miliardi di EUR per i progetti di investimento nei trasporti intesi a connettere o integrare progetti TEN-T.
- Da Orizzonte 2020 sono assegnati 6,3 miliardi di EUR per finanziare progetti di ricerca e innovazione nel settore dei trasporti.
- Infine, per colmare la carenza di investimenti nei trasporti è possibile ricorrere al sostegno del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), assieme ai tradizionali prestiti della BEI. Il sostegno del FEIS può essere associato a sovvenzioni del meccanismo per collegare l'Europa (CEF), di Orizzonte 2020 e dei Fondi strutturali e di investimento europei (fondi SIE).

Per fornire informazioni ai cittadini e ai responsabili politici europei circa l'efficacia della politica TEN-T, occorre **misurare e presentare risultati** intermedi, in modo da garantire che

la rete TEN-T sia completata nel rispetto dei termini concordati. 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 sullo stato di attuazione è la prima di una serie di relazioni biennali trasmesse dalla Commissione alle altre istituzioni dell'UE a norma del regolamento (UE) n. 1315/2013 e mira a fornire le basi, nonché il punto di inizio, per un processo di comunicazione regolare e completo del più alto livello, riguardo alla situazione tecnica e finanziaria della rete transeuropea dei trasporti centrale e globale. Tale processo di comunicazione creerà trasparenza, favorirà il coordinamento tra tutte le parti coinvolte, contribuirà a pianificare e a classificare per priorità gli investimenti e a facilitare la mobilitazione delle risorse finanziarie e tecniche necessarie per completare la rete TEN-T⁸.

2. AMBITO DI APPLICAZIONE E METODOLOGIA

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

La presente relazione presenta una stima del cofinanziamento del bilancio dell'UE destinato a investimenti nell'infrastruttura della rete TEN-T e la corrispondente realizzazione della rete nel periodo 2014-2015⁹. I progressi nel ricorso all'assistenza finanziaria nel periodo di riferimento vengono calcolati in riferimento alle fonti finanziarie elencate nei regolamenti TEN-T e CEF¹⁰, nonché altre fonti di finanziamento disponibili per la rete transeuropea dei trasporti, nello specifico la dotazione disponibile nell'ambito del programma TEN-T per il periodo 2007-2013, i Fondi di investimento e strutturali europei e il sostegno fornito dalla Banca europea per gli investimenti¹¹.

⁸ Per quanto concerne i finanziamenti del CEF, il Parlamento europeo e gli Stati membri sono informati costantemente dei progressi nell'attuazione, in particolare nell'ambito degli inviti a presentare proposte del CEF.

⁹ La relazione riguarda i progetti in corso o completati nel 2014 e 2015, indipendentemente dalla rispettiva data di inizio.

¹⁰ Le forme di assistenza finanziaria da comunicare, oltre a quelle previste dagli orientamenti TEN-T (CEF) sono definite dall'articolo 49, paragrafo 1, e includono il Fondo di coesione, il Fondo europeo di sviluppo regionale, Orizzonte 2020 nonché i prestiti e i finanziamenti concessi dalla Banca europea per gli investimenti.

¹¹ Si è dovuta integrare nel calcolo la dotazione del programma TEN-T, poiché diversi progetti che hanno beneficiato dell'assistenza concessa nel periodo di finanziamento 2007-2013 erano ancora in corso nel 2014 e 2015.

Per quanto concerne gli stanziamenti di bilancio nazionali degli Stati membri, purtroppo le singole relazioni trasmesse dagli Stati membri per il periodo di riferimento 2014 e 2015 non presentavano una qualità sufficiente in termini di comparabilità dei risultati e precisione dei dati. Per tale motivo, la presente relazione non include ancora gli stanziamenti di bilancio nazionali investiti nella rete TEN-T. Ciononostante, ha rilevato le sfide nella comunicazione delle informazioni riguardanti le dotazioni nazionali, a partire dalle quali sono state tratte conclusioni per le prossime relazioni (cfr. capitolo 5 sulla strategia per la comunicazione delle informazioni).

Sono stati definiti un ambito di applicazione chiaro e criteri precisi per i progetti comunicati al fine di incentrare le relazioni soltanto sugli investimenti che hanno contribuito effettivamente all'attuazione della rete TEN-T. Pertanto l'ambito di applicazione della presente relazione sullo stato di attuazione concerne esclusivamente i progetti di lavori e/o i progetti misti (lavori e studi)¹², finalizzati allo sviluppo di nuove infrastrutture o all'ammodernamento/al ripristino di quelle esistenti. Considerati i suddetti criteri, l'assistenza finanziaria di Orizzonte 2020, i cui finanziamenti sono destinati in genere soltanto ad attività di ricerca, non è presa in considerazione, ma semplicemente menzionata in forma aggregata al capitolo 4.2.

Da un lato la relazione si basa sullo studio condotto da esperti esterni¹³, commissionato dalla Commissione per semplificare l'elaborazione di una prima relazione sullo stato di attuazione e sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Poiché i lavori sullo sviluppo della banca dati TENtec e gli studi relativi a un corridoio della rete centrale (studi CNC) erano ancora in corso al momento della redazione della presente relazione, il suddetto studio è servito a colmare le carenze di informazioni rimanenti e ad affrontare le questioni relative alla qualità dei dati. Dall'altro lato per l'analisi della realizzazione tecnica della rete TEN-T sono stati utilizzati nella misura del possibile i dati già disponibili nel sistema informativo TENtec¹⁴, che si basano essenzialmente sugli studi in corso riguardanti la raccolta dei dati (lotto 1 su ferrovie, strade e aeroporti e lotto 2 su porti e vie navigabili interne). Tuttavia occorre sottolineare il fatto che i dati raccolti e registrati nella banca dati TENtec attraverso i due studi dovrebbero essere convalidati dagli Stati membri entro la fine del 2017.

Il presente studio individua le fonti di dati finanziari e tecnici necessari per valutare il livello di attuazione della rete TEN-T entro la fine del 2015. Per quanto concerne gli aspetti finanziari, i dati sono stati raccolti presso l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA), la direzione generale della Politica regionale e urbana (DG REGIO) e la Banca europea per gli investimenti (BEI).

Per analizzare l'attuazione dei parametri tecnici della rete TEN-T sono stati comparati i dati e le informazioni registrate nel sistema informativo TENtec con una serie di indicatori chiave di prestazione (ICP) definiti in base ai requisiti dell'infrastruttura di trasporto di cui al

¹² Non comportando direttamente un avanzamento dell'attuazione della rete TEN-T, gli studi sono esclusi dall'ambito di applicazione delle presente relazione.

¹³ Articolo 49, paragrafo 3, studio: "Review of existing sources of information/data and support for the preparation of the progress report on the implementation of the TEN-T network" (Revisione delle fonti esistenti di informazioni/dati e contributo alla preparazione della relazione sullo stato di attuazione della rete TEN-T), Panteia, pubblicato nel 2016.

¹⁴ Il sistema informativo della Commissione europea TENtec contiene dati tecnici, geografici e finanziari per l'analisi, la gestione e il processo decisionale politico riguardanti la rete TEN-T e il programma di finanziamento soggiacente (CEF).

regolamento TEN-T. In tal modo è stato possibile valutare l'attuale livello di attuazione della rete TEN-T in termini di conformità alle norme TEN-T per tipo di rete e modo di trasporto.

Da ultimo, per valutare lo stato di realizzazione della rete TEN-T entro la fine del 2015, si è raffrontato il livello di investimento comunicato per modo di trasporto con l'attuale livello di attuazione tecnica indicato dagli ICP selezionati per valutare la rete delle infrastrutture di trasporto.

Questa prima relazione è da considerarsi un lavoro in corso nonché un punto di inizio per la creazione di un futuro sistema di comunicazione delle informazioni riguardanti la rete TEN-T valido, affidabile e trasparente, con un calcolo migliore dell'impatto degli investimenti finanziati.

I risultati presentati sono da ritenersi indicativi, poiché la mappatura e la definizione dei progressi dell'attuazione della rete TEN-T rappresenta una sfida continua per gli organismi di regolamentazione nazionali e per la Commissione. Attualmente non esiste nessun sistema né processo comune per la comunicazione delle informazioni, che consenta alla Commissione di ottenere serie di dati complete e armonizzate sui progetti TEN-T da diverse fonti a livello di UE e nazionale.

L'uso di diverse metodologie, metodi di calcolo, sistemi di pagamento e formati di dati da parte degli organismi dell'UE e degli Stati membri comporta il rischio di omissioni o doppi conteggi dei progetti comunicati e limita significativamente la comparabilità dei dati. Le differenze nei sistemi di comunicazione delle informazioni (ad esempio, gestione diretta dei fondi versus gestione concorrente) comportano lacune significative nelle informazioni e minano ulteriormente la solidità dei dati comunicati¹⁵. Da ultimo, il sistema di informazione TENtec, pur essendo la migliore fonte di dati tecnici e geografici sulla rete TEN-T, sta ora subendo un processo di miglioramento del tasso di immissione dei dati e della qualità dei dati. Questi fattori possono incidere negativamente sull'affidabilità del processo di analisi dei dati per questa prima relazione.

In questo contesto è importante valutare possibili miglioramenti nell'attuazione dell'articolo 49, paragrafo 1, del regolamento TEN-T, secondo cui gli Stati membri informano la Commissione su base periodica, globale e trasparente in merito ai progressi compiuti nel realizzare i progetti, tra cui i dati annuali per tutti i progetti che ricevono finanziamenti dall'UE¹⁶.

3. STATO DI ATTUAZIONE DELLA RETE TEN-T: PROGRESSI TECNICI

Il regolamento TEN-T istituisce la rete globale e la rete centrale in base a una metodologia fondata su criteri obiettivi e soglie quantitative, utilizzata dalla Commissione europea, dal

¹⁵ Per quanto concerne il Fondo europeo di sviluppo regionale e il Fondo di coesione, al momento della redazione della presente relazione non erano ancora disponibili a livello di UE informazioni precise in merito alla parte di spesa relativa a TEN-T nel periodo di riferimento.

¹⁶ In questo contesto occorre ricordare che il Fondo europeo di sviluppo regionale e il Fondo di coesione sono attuati in gestione concorrente tra Commissione e Stati membri.

Parlamento europeo e dal Consiglio nella procedura legislativa¹⁷. La rete centrale e quella globale sono associate a determinati requisiti tecnici e obiettivi prioritari.

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

3.1. Indicatori chiave di prestazione nel sistema informativo TENtec

Nel corso del 2014-2016 gli studi sul corridoio della rete centrale hanno definito una serie di indicatori chiave di prestazione (ICP), in linea con i requisiti tecnici e comuni ai nove corridoi della rete centrale. I valori obiettivo per ciascun ICP sono stati stabiliti in base ai requisiti fissati dal regolamento TEN-T e, in particolare, dall'articolo 39. L'obiettivo principale degli ICP è misurare l'evoluzione dei corridoi TEN-T nel tempo e monitorarne il livello di conformità alle norme di qualità per le infrastrutture definite nel regolamento TEN-T. La tabella nell'allegato I presenta l'elenco degli indicatori chiave di prestazione e il metodo di calcolo utilizzato per misurare i progressi tecnici realizzati nella rete TEN-T. Include altresì i diversi valori del 2015 noti al momento della presente relazione.

Attualmente il sistema TENtec collega le informazioni geografiche e i dati sui parametri tecnici dell'infrastruttura TEN-T e consente agli utenti di inserire le informazioni con facilità e di elaborare in tempi opportuni relazioni e mappe sulla reti TEN-T centrale e globale¹⁸. Queste banche dati incorporano i dati raccolti dagli Stati membri e forniscono alla Commissione gli strumenti per rilevare gli aspetti problematici, le strozzature nel settore dei trasporti e le questioni connesse all'interoperabilità transfrontaliera.

Tuttavia, al momento dell'elaborazione della presente relazione, nel TENtec mancava ancora buona parte dei dati per diversi tratte e modi, a causa di problemi legati alla qualità dei dati (ad esempio, incoerenze) o al fatto che i dati dovevano ancora essere convalidati dagli Stati membri dopo essere stati registrati in seguito a studi esterni. Inoltre la qualità delle informazioni varia notevolmente tra i parametri. Ad esempio il tasso di immissione dei dati è del 100% solo per un indicatore relativo al sistema stradale e per uno riguardante gli aeroporti. Per quanto concerne le ferrovie, il tasso di immissione dei dati è relativamente elevato per alcuni parametri di base (ad esempio, l'elettrificazione, lo scartamento e il carico per asse), mentre resta basso per altri (ad esempio, l'attuazione dell'ERTMS). Per quanto riguarda la realizzazione dell'ERTMS, i dati contenuti nel TENtec sono infatti disponibili soltanto per le tratte dei corridoi della rete centrale. Per le vie navigabili interne, i parametri per cui i dati sono attualmente disponibili consentono di calcolare soltanto alcuni indicatori (ad esempio, al momento non sono disponibili dati per indicatori chiave di prestazione come

¹⁷ Documento di lavoro dei servizi della Commissione "The planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T)" (La metodologia di pianificazione per la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)) che accompagna la comunicazione "Costruzione della rete centrale di trasporto: corridoi della rete centrale e meccanismo per collegare l'Europa" (COM(2013) 940 final).

¹⁸ Al momento il sistema informativo TENtec contiene otto categorie di dati: aeroporti; ponti; dighe e chiuse; vie navigabili interne; porti; ferrovie; strade e terminali ferroviario-stradali. Per tutte queste categorie congiuntamente sono oggi disponibili oltre 300 parametri tecnici.

ad esempio l'altezza consentita sotto i ponti). Infine la disponibilità e la qualità delle informazioni per i porti e i terminali merci sono ancora scarse per il momento e di conseguenza i risultati trasmessi sono da considerarsi soltanto indicativi.

Per migliorare la qualità dei dati e il relativo tasso di immissione nella banca dati TENtec, nel 2015 e 2016 sono stati avviati studi specifici relativi alla raccolta di dati, i cui risultati saranno disponibili nel 2017 e 2018. Inoltre, alcuni studi sulle autostrade del mare e sulla realizzazione dell'ERTMS contengono elementi sulla raccolta di dati che congiuntamente garantiscono una trattazione completa dei modi di trasporto.

Quando il tasso di immissione di dati nel TENtec sarà maggiore, il calcolo dell'intera serie di indicatori di prestazioni permetterà di misurare i progressi nell'attuazione tecnica della rete TEN-T in modo completo e affidabile.

La presente relazione illustra solo gli indicatori chiave di prestazione che hanno potuto essere calcolati in base ai dati attualmente disponibili nel TENtec. Occorre inoltre sottolineare che sono state considerate le intere serie di dati attualmente registrate grazie ai diversi studi TENtec, indipendentemente dal fatto che i dati siano già stati convalidati dagli Stati membri o meno. Ciò implica che i dati mancanti per alcune tratte e componenti dell'infrastruttura e/o i dati non convalidati potrebbero incidere sulla solidità del risultato finale dei dati.

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

In base al sistema informativo TENtec, l'attuale stato di attuazione dell'infrastruttura di trasporto TEN-T raggiunge, in termini di conformità ai requisiti del regolamento TEN-T, percentuali tra il 75% e il 100% per la metà degli indicatori disponibili al momento, mentre per la restante metà è ancora inferiore al 75%.

Ferrovie

Per quanto concerne le ferrovie, i dati attualmente disponibili indicano che il 77% delle rete ferroviaria centrale e il 76% di quella globale sono predisposti per lo scartamento standard di 1 435 mm. Per l'elettrificazione circa l'81% della rete TEN-T (81,3% per la rete centrale e 80,6% per la rete globale) è conforme ai requisiti TEN-T. L'ERTMS è risultato operativo soltanto sul 9,5% delle tratte dei corridoi della rete centrale alla fine del 2015 (le informazioni per le altre tratte non sono ancora disponibili), il che indica l'evidente necessità di ulteriori investimenti. In linea con il piano europeo di implementazione dell'ERTMS, adottato di recente, sembra che in media siano stati compiuti più progressi nella rete centrale che in

quella globale, il che può essere considerato un buon indice dell'efficacia nell'attribuire le priorità degli investimenti. In effetti, il nuovo piano europeo di implementazione fissa obiettivi sino al 2023, in base ai quali all'incirca il 30-40% dei corridoi della rete centrale dovrà essere attrezzato. Nel 2023 il piano europeo di implementazione dell'ERTMS sarà aggiornato nuovamente e preciserà le date specifiche di attuazione per la parte restante dei corridoi tra il 2024 e il 2030.

Strade

Per quanto concerne le strade, il principale indicatore calcolato è il totale di chilometri conforme alla tipologia stradale di superstrade o autostrade. In base ai risultati, il 74,5% della rete centrale è attualmente conforme alle norme, mentre soltanto il 58,1% delle strade della rete globale rispetta i requisiti. Al momento il TENtec non contiene informazioni sulla disponibilità di combustibili puliti, poiché i dati disponibili sono scarsi e manca un approccio comune tra Stati membri e fornitori. Ciononostante, nell'ambito della direttiva 2014/94/UE relativa ai combustibili alternativi, la Commissione sta analizzando i quadri politici nazionali per lo sviluppo di combustibili alternativi e delle relative infrastrutture. La Commissione ha inoltre finanziato uno studio sull'energia pulita per la realizzazione dell'infrastruttura di trasporto, i cui risultati sono stati presentati di recente. La seconda relazione sullo stato di attuazione conterrà informazioni più dettagliate al riguardo.

Porti e vie navigabili interne

Per quanto concerne le vie navigabili interne, la rete centrale presenta già un tasso di conformità del 95% per i requisiti della CEMT previsti per la classe IV, del 79,6% per l'attuazione dei RIS e del 68% in termini di pescaggio autorizzato di 2,50 m.

Per quanto concerne i porti marittimi, l'indicatore relativo ai collegamenti con l'infrastruttura ferroviaria indica il pieno rispetto dei requisiti TEN-T. Tuttavia, questo indicatore sarà rifinito per tenere conto anche della necessità di apportare miglioramenti al fine di accrescere la capacità del trasporto di merci. Il tasso di connessione alle vie navigabili interne di classe IV della classificazione CEMT è del 46% per la rete centrale e del 9% per la rete globale. Tuttavia i dati relativi alle vie navigabili interne e ai porti devono essere trattati con cautela, poiché le informazioni della banca dati TEN-T non sono state ancora convalidate dagli Stati membri oppure non sono disponibili. Nell'ultimo caso, i dati per questi ICP sono quindi stati basati sui risultati dello studio di cui all'articolo 49, paragrafo 3.

Aeroporti

Per quanto concerne gli aeroporti, a norma del regolamento (UE) n. 1315/2013, solo gli aeroporti centrali indicati da un asterisco nell'allegato II dello stesso regolamento (38) sono sottoposti 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 ogniqualevolta ciò sia possibile. Nel 2015, 23 dei 38 aeroporti centrali (60,5%) soggetti a quest'obbligo erano già collegati al sistema ferroviario. Questi dati si basano su informazioni estremamente affidabili, considerato il tasso di immissione di dati del 100% registrato per questo indicatore.

3.3. Aggiornamento tecnico della definizione di rete TEN-T

La Commissione europea garantisce un monitoraggio accurato dei parametri tecnici dei componenti dell'infrastruttura della rete TEN-T. L'articolo 49, paragrafo 4, del regolamento TEN-T le conferisce infatti il potere di adottare atti delegati per adeguare gli allegati I e II, al fine di tener conto delle possibili modifiche derivanti dalle soglie quantitative che stabiliscono i componenti dell'infrastruttura della rete globale.

La Commissione ha avviato il processo di aggiornamento in occasione della riunione del comitato TEN-T del 30 settembre 2015 e ha consultato gli esperti delle autorità competenti degli Stati membri, alla presenza di esperti del Parlamento europeo, nel corso delle riunioni del 9 dicembre 2015, 16 marzo 2016 e 28 settembre 2016. Il processo si è concluso con l'adozione di un atto delegato il 7 dicembre 2016, la cui entrata in vigore è prevista dopo i due mesi di controllo da parte del Parlamento europeo e del Consiglio.

Le modifiche all'elenco e alle mappe per le finalità dell'atto delegato sono state basate sulle soglie quantitative di cui agli articoli 14, 20, 24 e 27 del regolamento TEN-T, a loro volta basate sulle ultime statistiche pertinenti di Eurostat e sulle informazioni fornite dagli Stati membri e da altre fonti pertinenti riguardo ai progressi realizzati nel completamento della rete. In seguito a questo esercizio sono state presentate 250 richieste di modifica, delle quali 235 sono state approvate e integrate, in linea con le disposizioni dell'articolo 49, paragrafo 4, del regolamento.

Le modifiche hanno portato all'inclusione dei nodi di cui all'articolo 49, paragrafo 4, lettera a), come ad esempio porti interni, porti marittimi, terminali ferroviario-stradali, piattaforme logistiche e aeroporti. Hanno inoltre portato ad adeguamenti delle reti ferroviaria, stradale e delle vie navigabili interne, in base alle informazioni fornite dagli Stati membri interessati, per tenere conto dei progressi effettuati nel completamento della rete, come previsto dall'articolo 49, paragrafo 4, lettera c). Gli adeguamenti non hanno tuttavia tenuto conto delle esclusioni di cui all'articolo 49, paragrafo 4, lettera b), dato che una tale valutazione sarebbe stata pertinente soltanto se effettuata a sei anni dall'adozione del regolamento. Applicando le soglie di esclusione si sarebbero infatti verificati casi in cui alcuni componenti delle infrastrutture avrebbero presentato livelli inferiori sia alla soglia applicata inizialmente sia alla nuova soglia di inclusione. Di conseguenza questi elementi non sono stati presi in considerazione a questo stadio per l'esercizio di aggiornamento.

4. STATO DI ATTUAZIONE DELLA RETE TEN-T: PROGRESSI NEGLI INVESTIMENTI SOSTENUTI DAL COFINANZIAMENTO DELL'UE

4.1. Uso dell'assistenza finanziaria nel 2014 e 2015

Nel corso del 2014 e 2015 gli investimenti totali effettuati dalle istituzioni dell'UE nelle infrastrutture della rete centrale e globale TEN-T, a partire da fonti finanziarie proprie (ossia TEN-T/CEF, FESR/FC e prestiti della BEI), ammontano **30,67 miliardi di EUR** nei 28 Stati membri. L'importo complessivo degli investimenti dell'UE include solo gli investimenti

relativi ai lavori e ai progetti misti di lavori/studi. In aggiunta a questo, nel 2014 e 2015 sono stati assegnati circa 1,1 miliardi di EUR di assistenza finanziaria dell'UE mediante convenzioni di sovvenzione per progetti di studi, di cui circa 931,5 milioni di EUR stanziati a titolo del CEF-Trasporti e 160,1 milioni di EUR nell'ambito del programma TEN-T. Inoltre nel 2014 e nel 2015 sono stati assegnati nell'ambito di Orizzonte 2020 512,9 milioni di EUR a progetti di ricerca nel settore dei trasporti.

CEF

Per quanto concerne la spesa dal precedente programma TEN-T e l'attuale meccanismo per collegare l'Europa, le sovvenzioni ammontano al 7% degli investimenti complessivi dell'UE nelle infrastrutture TEN-T. Benché le spese CEF/TEN-T ammontino a soli 2,1 miliardi di EUR nel periodo di riferimento¹⁹, merita nota il fatto che sono previsti circa 12,7 miliardi di EUR per 263 progetti selezionati nell'ambito del primo invito presentare proposte del CEF del 2014 e altri 6,6 miliardi di EUR per 189 progetti selezionati nell'ambito del secondo invito a presentare proposte del 2015 (e legalmente impegnati nel 2016). La Commissione ha inoltre sostenuto (con le risorse del CEF) le azioni di sostegno ai programmi incentrate sulla preparazione di progetti, sul rafforzamento delle capacità nelle amministrazioni nazionali e sul sostegno alla creazione dei corridoi della rete centrale. Si può quindi prevedere che nei prossimi anni la quota CEF della spesa totale dell'UE per la rete TEN-T aumenterà significativamente, visto il maggior numero di progetti in fase di attuazione.

Fondi SIE

Quasi la metà del sostegno dell'UE per l'attuazione nel 2014-2015 proviene dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e dal Fondo di coesione (FC), cui è imputabile congiuntamente la gestione del 48% (pari a 14,8 miliardi di EUR) di tutti gli investimenti nella rete TEN-T sostenuti dall'UE. La quota del FC riportata non tiene conto della parte degli stanziamenti del Fondo di coesione attribuita al sostegno dei progetti di trasporto relativi alla rete centrale nell'ambito del CEF²⁰.

Occorre osservare che la quota della dotazione dei Fondi strutturali e di investimento europeo è approssimativa, poiché i dati precisi sulla spesa effettiva relativa a TEN-T nel 2015 non erano ancora disponibili a livello di UE al momento della redazione della presente relazione.

Accanto alle spese effettive, va segnalato che gli impegni dei fondi SIE riguardanti i progetti relativi alla rete TEN-T realizzati nel periodo di programmazione 2014-2020 sono stati stimati a circa 8 miliardi di EUR per il 2014 e 2015.

BEI ed FEIS

Il volume di prestiti sottoscritti dalla BEI nel 2014 e 2015 ammonta a 13,7 miliardi di EUR, andati a sostegno di 69 operazioni nel settore dei trasporti, relative alla rete TEN-T, nel periodo oggetto delle relazioni.

¹⁹ Nel periodo in oggetto sono stati erogati 2,1 miliardi di EUR di dotazioni CEF/TEN-T a sostegno di 298 progetti in totale.

²⁰ Al fine di migliorare il completamento dei progetti di trasporto – in particolare quelli transfrontalieri – con un elevato valore aggiunto europeo, parte dello stanziamento del Fondo di coesione (11 305 500 000 EUR) è stata assegnata al finanziamento dei 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 del CEF.

Il Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS) è stato istituito nel novembre 2014 e nel periodo 2014-2015 è stato destinato in particolare alla creazione dei nuovi strumenti e delle diverse iniziative e misure previste nell'ambito dei tre pilastri del piano di investimenti per l'Europa.

Mobilizzazione delle risorse nazionali

È opportuno notare che il cofinanziamento dell'UE per i progetti riguardanti le infrastrutture di trasporto, che va dal 20% all'85%, deve essere associato ad altri fondi, spesso erogati dalle risorse nazionali degli Stati membri. Di conseguenza, per beneficiare dei finanziamenti dell'UE, gli Stati membri stanziavano notevoli risorse dal bilancio nazionale per i progetti che sostengono le priorità dell'UE. Nel 2014 e 2015 i 2,1 miliardi di EUR investiti dalla dotazione CEF/TEN-T erano cofinanziati con oltre 6 miliardi di EUR di investimenti da altre fonti, in particolare dai bilanci nazionali degli Stati membri.

4.2. Rafforzare il quadro strategico per gli investimenti nei trasporti

Alla fine del 2013 è stato raggiunto un accordo per un nuovo piano a favore dello sviluppo della struttura portante del sistema di trasporti dell'UE, quando il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato gli orientamenti riveduti sulla rete TEN-T. È stato assunto un impegno per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto, che richiederà decenni per l'attuazione sul terreno, nonché investimenti stimati a circa 1 500 miliardi di EUR, e coinvolgerà numerosi soggetti pubblici e privati. Un'impresa di tale portata, complessità e costi necessita di solide fondamenta per le decisioni politiche e di investimento.

Nel 2014 e 2015 sono stati profusi notevoli sforzi per rafforzare il quadro strategico per i progetti in materia di trasporti oltre quanto previsto dalle disposizioni del regolamento TEN-T e per migliorare in tal modo la sicurezza di pianificazione per gli investitori.

Basandosi sulla proposta formulata dai coordinatori europei, gli Stati membri hanno definito piani di lavoro dettagliati per i nove corridoi della rete centrale TEN-T. Nel dicembre 2016 è stato adottato un piano europeo di implementazione dell'ERTMS e il coordinatore europeo competente ha proposto un piano di attuazione dettagliato relativo alle autostrade del mare²¹.

Buona parte delle dotazioni del CEF sono state assegnate ai progetti di infrastrutture di trasporto relativi alla rete TEN-T, finalizzati a fornire sostegno finanziario in particolare alla rete centrale e ai progetti e alla attività orizzontali di cui alla parte I dell'allegato del regolamento CEF. Per incentrare le iniziative in tale direzione, è data priorità ai progetti di interesse comune definiti dal regolamento TEN-T.

Allo stesso modo, il sostegno del Fondo di coesione e del FESR è destinato alla rete TEN-T e ad altre infrastrutture di trasporto ritenute prioritarie per lo sviluppo della rete TEN-T e/o dello Stato membro e della regione in questione.

Nel 2014 e 2015 sono stati compiuti notevoli sforzi per completare la programmazione per il periodo 2014-2020: il Fondo di coesione e il FESR continueranno a fornire sostegno concreto per la realizzazione della rete TEN-T (circa 34 miliardi di EUR) nei prossimi anni, in particolare negli Stati membri e nelle regioni meno sviluppate, in cui sono ancora necessarie azioni decisive per chiudere i collegamenti mancanti e rimuovere le strozzature nelle reti di

²¹ <http://ec.europa.eu/transport/node/4876>.

trasporto. In aggiunta, i fondi SIE sosterranno i progetti relativi alle infrastrutture di trasporto nazionali, regionali e locali situate al di fuori della rete TEN-T, nonché l'acquisizione del materiale rotabile.

Questo aspetto è essenziale per realizzare un sistema di trasporto "porta a porta" senza interruzioni, adatto alle esigenze del trasporto di lungo raggio e transfrontaliero, così come della mobilità locale. In tutti gli Stati membri, la politica di coesione sosterrà la transizione verso un sistema di trasporto multimodale, intelligente e più sostenibile.

Inoltre, come previsto dalla condizionalità ex-ante per l'ammissibilità al sostegno finanziario del FC e del FESR nell'ambito dell'obiettivo tematico 7 (sistemi di trasporto sostenibili), in 20 Stati membri sono stati sviluppati piani di trasporto di ampio respiro, a livello nazionale e regionale, inclusi piani di progetti a uno stadio avanzato e misure per rafforzare le capacità delle amministrazioni e dei beneficiari.

La realizzazione di questi piani di trasporto globali ha rappresentato un importante passo in avanti, poiché presentano in dettaglio come verrà portato avanti lo sviluppo della rete TEN-T in 20 Stati membri e in numerose regioni dell'Unione (in cui il FC/FESR erogano cofinanziamenti) e forniscono inoltre una base per uno sviluppo equilibrato e complementare delle infrastrutture esterne alla rete TEN-T a livello nazionale, regionale e locale. Si tratta di un passo importante per garantire che lo sviluppo della rete TEN-T non avvenga in modo isolato, ma sia parte di un'azione globale per creare un sistema "porta a porta" senza interruzioni, sia per i trasporti di lungo raggio e transfrontalieri che per la mobilità locale.

In questo contesto va ricordato altresì che la Commissione ha presentato nel 2013 un nuovo concetto per lo sviluppo di piani di mobilità urbana sostenibile. Nel periodo di programmazione 2014-2020, molte aree urbane dell'UE beneficeranno del sostegno del FC e del FESR per lo sviluppo e l'attuazione di tali piani. Per le infrastrutture e la promozione dei trasporti urbani non inquinanti sono stati programmati circa 12,5 miliardi di EUR, cui si aggiungono all'incirca 3,5 miliardi di EUR per i sistemi di trasporto intelligenti e la mobilità dolce. Questi investimenti contribuiranno a migliorare le prestazioni dei nodi urbani, ridurre il traffico e rimuovere le strozzature nella rete TEN-T, nonché a migliorare la connettività della destinazione finale ("ultimo miglio").

4.3. Mobilitare capitali privati per l'attuazione della rete TEN-T

Nonostante l'elevato contributo finanziario dell'UE alle infrastrutture di trasporto della rete TEN-T, la maggiore sfida del finanziamento è comunque responsabilità degli Stati membri. Lo sviluppo di fonti di finanziamento sostenibili e sufficienti (sia pubbliche che private) è di fondamentale importanza per superare la mancanza di finanziamenti attualmente disponibili.

Il sostegno del Fondo di coesione, del FESR e del CEF, seppure tangibile (circa 60 miliardi di EUR per gli investimenti TEN-T per il periodo 2014-2020), è relativamente modesto se comparato al fabbisogno di investimenti della rete centrale e di quella globale. Pertanto, per garantire che i fondi dell'UE abbiano il maggior impatto possibile, è necessario utilizzare in modo coordinato e mirato sia le sovvenzioni che gli strumenti finanziari, laddove possano attrarre investimenti privati.

Viste le condizionalità ex-ante per i trasporti, sono previste condizioni quadro efficaci per gli investimenti dei fondi SIE nel settore dei trasporti (piani globali nazionali o regionali per i trasporti e sufficiente capacità amministrativa), che sostengono la pianificazione degli

investimenti nei trasporti, sia pubblici che privati. Un piano realistico e avanzato per i progetti sostenuti dal FC e dal FESR, sviluppato nel contesto di questo esercizio, fornisce una base per il coordinamento, le sinergie e le complementarità con il CEF e il FEIS.

I finanziamenti privati spesso si basano su sistemi di partenariato pubblico-privato (PPP). I fondi dell'UE (ad esempio il CEF) possono essere utilizzati per migliorare i profili di rischio e rafforzare gli accordi contrattuali dei PPP, accrescendone così la commerciabilità. In tal modo, i promotori di progetti di infrastrutture ammissibili possono attrarre ulteriori finanziamenti privati da investitori istituzionali, quali società assicurative e fondi pensionistici. I fondi SIE possono essere utilizzati per sostenere progetti di infrastrutture strategici che integrino altre risorse finanziarie, sotto forma di finanziamenti nazionali pubblici e privati, finanziamenti erogati dalla BEI o – più di recente – finanziamenti concessi con la capacità di assunzione di rischio del FEIS²².

Per migliorare – ove possibile – l'effetto leva delle risorse dell'UE (FC, FESR, CEF) su altre fonti di finanziamento, la Commissione si avvale di soluzioni di finanziamento innovative, che possono svilupparsi in diversi tipi di strumenti di sostegno, ad esempio mediante gli strumenti di condivisione del rischio attuati assieme alla Banca europea per gli investimenti. Questi strumenti possono mobilitare volumi di investimento da sei (investimenti azionari) alle quindici volte (strumenti di ripartizione dei rischi, quali le obbligazioni per il finanziamento di progetti) la componente di sovvenzione. Le soluzioni di finanziamento innovative proposte dalla Commissione si basano sull'esperienza acquisita con precedenti strumenti, nello specifico il fondo Marguerite e lo strumento di garanzia dei prestiti per i progetti della TEN-T (LGTT).

L'esempio più importante di strumenti di questo tipo è la fase pilota dell'iniziativa riguardante le obbligazioni per il finanziamento di progetti, condotta nell'ambito del programma CEF in tre settori: trasporti, energia e TIC. Il meccanismo attira ulteriori finanziamenti che consentono al promotore dei progetti o al potenziale beneficiario di ottenere finanziamenti del debito sui mercati dei capitali (sotto forma di obbligazioni), per finanziare progetti di infrastrutture paneuropei a elevato valore aggiunto europeo.

Nel 2014 e 2015 il sostegno ottenuto dal meccanismo dell'iniziativa per le obbligazioni per il finanziamento di progetti, è stato destinato all'ampliamento dell'autostrada A7 in Germania²³, alla costruzione del nuovo collegamento autostradale dell'A11 in Belgio²⁴ e all'espansione del porto di Calais in Francia. Quest'ultimo è anche un primo esempio dell'uso combinato di strumenti finanziari innovativi (PBI) e di sovvenzioni CEF²⁵.

Lo strumento di debito del CEF (CEF DI), associato alla Banca europea per gli investimenti, operativo dal luglio 2015, mira a sostenere i progetti di interesse comune, in cui lo strumento può facilitare l'accesso al capitale di debito da parte di istituti di credito commerciali, investitori istituzionali o prestiti privilegiati della Banca europea per gli investimenti.

²² Il finanziamento della BEI associato al sostegno dei fondi SIE non può comunque essere considerato un cofinanziamento nazionale.

²³ <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2014/2014-182-a7-extension-first-financing-operation-in-germany-with-eu-project-bonds.htm>.

²⁴ <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2014/2014-066-eib-backs-a11-belgian-motorway-link.htm>.

²⁵ I prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti (*Project Bond Initiative* - PBI) sono stati utilizzati per ridurre il costo del debito e, di conseguenza, la necessità di un sostegno pubblico, mentre le sovvenzioni CEF sono state utilizzate per coprire le restanti spese ammissibili per attività di elevato valore aggiunto europeo.

La Commissione adotta ulteriori misure per garantire che le sinergie tra i fondi dell'UE e il sostegno dal Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS) siano sfruttati in modo efficace per mobilitare finanziamenti privati per gli investimenti strategici nei trasporti all'interno dell'UE. La Commissione ha già pubblicato orientamenti pratici²⁶ su come associare e utilizzare in modo complementare i fondi SIE e FEIS e continua a semplificare ulteriormente il quadro complessivo per sviluppare la diversificazione delle fonti di finanziamenti e fondi. Nel 2015 sono stati sottoscritti quattro progetti di trasporto FEIS e altri tre sono stati approvati, per un totale di oltre 1,5 miliardi di EUR in prestiti dell'UE²⁷.

Un esempio di associazione delle sovvenzioni del CEF con le risorse a titolo del FEIS è il progetto relativo all'accessibilità delle infrastrutture dei porti in Spagna. Una garanzia del FEIS ha permesso alla BEI e all'ICO (banca nazionale di promozione) di sostenere con l'erogazione di prestiti un insieme di progetti di accessibilità dei porti in Spagna, al fine di connettere 13 porti predefiniti della rete europea dei trasporti nel corso del 2015-2020. L'investimento totale (relativo alla parte FEIS del progetto) ammonta a 425 milioni di EUR. I prestiti della BEI e dell'ICO sono stati integrati da un cofinanziamento del CEF destinato ad alcuni di tali progetti²⁸.

La Commissione sviluppa un meccanismo innovativo di finanziamento misto, vale a dire che combina sovvenzioni del programma del meccanismo per collegare l'Europa con strumenti previsti nell'ambito del Fondo europeo per gli investimenti strategici e finanziamenti privati. La Commissione ha pubblicato un programma di lavoro e un invito a presentare proposte l'8 febbraio 2017, con l'obiettivo di mettere assieme 1 miliardo di EUR di sovvenzioni CEF e finanziamenti FEIS o altre fonti di capitali private.

5. DEFINIZIONE DELLA STRATEGIA PER LA COMUNICAZIONE DELLE INFORMAZIONI

In questa prima relazione sullo stato di attuazione dovrebbe essere proposto anche un meccanismo per il monitoraggio e la comunicazione delle informazioni, che consenta alla Commissione di onorare gli obblighi in termini di comunicazione, definiti all'articolo 49, paragrafo 3, del regolamento TEN-T. Ciò comporta, in particolare, il rafforzamento della strategia utilizzata per le relazioni elaborate dagli Stati membri, di cui all'articolo 49, paragrafo 1 e all'articolo 49, paragrafo 2, degli orientamenti TEN-T. Per istituire meccanismi solidi e coerenti per il monitoraggio e la comunicazione delle informazioni, la strategia deve tenere conto di tutte le fonti di informazioni e dati disponibili e deve essere coerente con l'applicazione del regolamento TEN-T, in linea con le relative finalità e priorità.

Le lacune individuate nella presente relazione indicano che occorre migliorare ulteriormente la qualità delle informazioni e le metodologie applicate per la raccolta e il trattamento dei dati a livello di UE. Per garantire la necessaria armonizzazione dei dati, in futuro la Commissione utilizzerà un modello comune prestabilito per la raccolta dei dati sulle fonti finanziarie dell'UE nell'ambito della strategia per la comunicazione delle informazioni. In tal modo si dovrebbe creare una banca dati comune e armonizzata, che raccolga tutte le informazioni pertinenti sui progetti TEN-T che ricevono finanziamenti dell'UE dalle autorità pertinenti degli Stati membri. In questo contesto è opportuno osservare che EUROSTAT non raccoglie

²⁶ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/thefunds/fin_inst/pdf/efsi_esif_compl_en.pdf

²⁷ <http://www.eib.org/efsi/efsi-projects/?c=&se=5>

²⁸ <http://www.eib.org/projects/pipelines/pipeline/20150115>.

dati sulle spese relative all'infrastruttura di trasporto e, più nello specifico, sulla rete TEN-T, non essendo previsto dalla base giuridica pertinente.

Il meccanismo di comunicazione delle informazioni dovrebbe inoltre consentire alla Commissione di indicare in che modo i vari contributi (ad esempio, fondi dell'UE, finanziamenti della BEI, fondi privati incentivati) permettono la realizzazione di risultati (per es. infrastrutture costruite, ITS attuati) e da ultimo contribuiscono a misurare i risultati (ad esempio, efficacia dei trasporti, capacità di trasporto di passeggeri/merci, sicurezza, decarbonizzazione) e gli impatti stimati (ad esempio, crescita, occupazione). Questa analisi si baserà sulla valutazione effettuata nel contesto dei piani di lavoro relativi a un corridoio della rete centrale.

Un altro ostacolo fondamentale per lo sviluppo della rete TEN-T è la mancanza di una fonte comune di informazioni affidabili sullo stato attuale delle rete, la sua evoluzione, i progetti in corso e gli investimenti. Questo requisito deve essere gestito avvalendosi del sistema informativo TENtec. Il sistema TENtec istituisce già un sistema informativo armonizzato per l'infrastruttura di trasporto, basato su una forte base giuridica²⁹.

Poiché la realizzazione della rete TEN-T consegue dall'attuazione della rete centrale e di quella globale, è necessario garantire la disponibilità e completezza delle informazioni mediante la pronta registrazione di dati di qualità nel TENtec. L'esigenza generale di miglioramento, individuata nella presente relazione, concerne in particolare l'incremento del tasso di immissione dei dati del sistema. È necessario aumentare il contenuto delle informazioni e rafforzarlo in termini di precisione, completezza e coerenza, in collaborazione con gli Stati membri e all'interno delle istituzioni e degli organi dell'UE interessati.

Gli studi avviati dalla Commissione sono volti a garantire che nel TENtec sia disponibile una serie di dati di qualità elevata e portata sufficiente sulla situazione delle infrastrutture TEN-T. L'esercizio di raccolta di dati TEN-T in corso è ora volto a valutare e verificare i dati TENtec esistenti sotto il profilo della qualità e della coerenza. Gli studi seguono inoltre un piano di raccolta dei dati prestabilito, al fine di individuare tutte le fonti pertinenti di dati per paese e per parametro tecnico. I dati sono raccolti per tratta geografica e nodo della rete e sono estremamente dettagliati. La prima fase dell'esercizio di raccolta dei dati è quasi completata e consentirà agli Stati membri di convalidare i nuovi dati registrati. Gli studi saranno completati entro la fine del 2017, con l'aggiornamento dei dati TENtec del 2014 e 2015. Nella prossima relazione sullo stato di attuazione gli indicatori dei parametri tecnici saranno ricalcolati in previsione di dati di migliore qualità.

A lungo termine è fondamentale che gli Stati membri completino le informazioni sulle infrastrutture della rete TEN-T regolarmente ogni anno. Gli studi TENtec forniranno alla Commissione la documentazione sulle fonti dei dati e sulla metodologia applicata all'identificazione di ciascun parametro, semplificando l'aggiornamento della banca dati. Ciò dovrebbe facilitare la registrazione da parte degli Stati membri dei dati riguardanti le

²⁹ L'articolo 49 del regolamento (UE) n. 1315/2013 relativo alla rete TEN-T stabilisce i requisiti per la trasmissione da parte degli Stati membri dei dati annuali al TENtec e specifica che la Commissione deve garantire che il TENtec sia facilmente accessibile.

informazioni necessarie in futuro. L'attuale processo di comunicazione delle informazioni dimostra inoltre che è necessario sviluppare l'immissione automatizzata di dati.

Sinché i dati tecnici del TENtec non saranno completi, tutte le tratte e i componenti dell'infrastruttura non aggiornati nel sistema dovranno essere considerati non conformi ai requisiti TEN-T. Si elimineranno così i casi in cui la piena conformità alla norme TEN-T segnalata dall'indicatore è dovuta a un tasso di immissione dei dati limitato per un determinato componente dell'infrastruttura.

Fissare scadenze specifiche per la presentazione delle prossime relazioni sui progressi può apportare un contributo positivo anche alle relazioni biennali sullo stato di attuazione della rete TEN-T. La raccolta, il trattamento e l'analisi dei dati finanziari e tecnici per un biennio di attuazione della rete TEN-T richiedono molto tempo e notevoli risorse. Gran parte delle informazioni finanziarie è disponibile entro la fine del secondo o terzo anno successivo all'assegnazione dei fondi. Analogamente, la comunicazione di dati tecnici sulle infrastrutture nuove o migliorate avviene spesso in ritardo e potrebbe includere informazioni incomplete o errate. Pertanto, per un'analisi solida, comparativa e aggregata (raffronto con precedenti periodi di riferimento) dei progressi biennali nell'attuazione della rete TEN-T, la Commissione intende applicare una regola "n+2", per permettere l'elaborazione di relazioni sullo stato di attuazione dopo due anni dal termine di ciascun periodo di riferimento.

La valutazione dei dati esistenti contenuti nel sistema TENtec ha permesso infine alla Commissione di elaborare alcune prime idee su come migliorare e sviluppare ulteriormente la metodologia per l'analisi dei dati TENtec. Nel contesto degli studi in corso relativi a un corridoio della rete centrale, la Commissione sta analizzando l'impatto delle infrastrutture TEN-T sull'ambiente e sui cambiamenti climatici, nonché sulla crescita e l'occupazione. Inoltre sarà condotto uno studio in relazione all'impatto generale sulla crescita e l'occupazione, che potrebbe essere svolto nel corso dell'intera realizzazione della rete centrale TEN-T. Questa analisi porterà alla definizione di nuovi indicatori chiave di prestazione per i progetti, che potrebbero essere integrati ai requisiti tecnici esistenti nelle future relazioni sullo stato di attuazione della rete. Occorrerà effettuare ulteriori analisi al riguardo nella prossima relazione sullo stato di attuazione, in cui il tasso di immissione dei dati e la relativa qualità avranno subito notevoli miglioramenti nel TENtec.

6. CONCLUSIONE

L'articolo 49, paragrafo 3, del regolamento TEN-T prevede che, nella parte finale della relazione sullo stato di attuazione della rete transeuropea dei trasporti, la Commissione esamini lo sviluppo della rete. Il presente ultimo capitolo raffronta quindi il livello di investimenti nell'attuazione dei progetti, illustrato al capitolo 4, con lo stato di attuazione tecnica descritto al capitolo 3, per presentare una valutazione dei progressi complessivi realizzati nello sviluppo della rete TEN-T nel corso del 2014 e del 2015. L'analisi presenta le conclusioni sulla rete centrale e quella globale, valutando la realizzazione della rete e traendo conclusioni sui livelli di investimento e i risultati raggiunti in termini di conformità delle infrastrutture.

Scomponendo per quota modale il sostegno finanziario erogato dall'UE mediante sovvenzioni per lo sviluppo della rete TEN-T, il volume di investimento maggiore è stato destinato al

settore ferroviario, che ha assorbito il 51,5% della spesa complessiva del 2014 e 2015. La quota di investimento nelle infrastrutture stradali ha raggiunto il 30,6% della spesa totale, seguita da porti e autostrade del mare con il 9,2%, aeroporti con il 5,5% (SESAR incluso), infrastrutture multimodali con il 2,1% e vie navigabili interne con l'1,1%.

Il livello di investimento più elevato, registrato per le ferrovie (51,5% dell'investimento totale), è in linea con le percentuali di conformità più basse per metà degli indicatori relativi alla rete ferroviaria (meno del 75% per l'ERTMS, il carico per asse e la lunghezza dei treni), nonché con l'obiettivo generale della politica TEN-T, ossia sostenere i modi di trasporto sostenibili a basse emissioni di carbonio. Questo aspetto è posto maggiormente in evidenza dal sostegno erogato a titolo dello strumento per la rete TEN-T e del meccanismo per collegare l'Europa, in cui il sostegno complessivo per i progetti ferroviari nel 2014-2015 ha superato di oltre il doppio l'importo del finanziamento concesso complessivamente per tutti gli altri modi di trasporto (70% della spesa totale TEN-T/CEF).

Per quanto concerne le strade, il livello degli indicatori di conformità tecnica è pari a solo il 75% per la rete centrale e il 58% per la rete globale. A ciò va aggiunto il fatto che il livello di investimenti è relativamente elevato, pari al 30,6% della spesa totale. In media, gli investimenti più elevati nelle infrastrutture stradali sono stati effettuati negli Stati membri beneficiari del Fondo di coesione, come messo in evidenza dal contributo finanziario relativamente cospicuo erogato nell'ambito del FESR e del Fondo di coesione. D'altro canto, la quota della spesa TEN-T/CEF destinata all'infrastruttura stradale è stata soltanto del 3% nel 2014 e 2015.

Per quanto concerne le vie navigabili interne, il livello di investimento è risultato essere molto basso e pari a solo l'1,1% degli investimenti totali effettuati nella rete TEN-T (anche se si prevede che la percentuale sia destinata ad aumentare, considerati gli impegni assunti dal CEF nel 2014 e 2015). Mentre per l'attuazione dei RIS e per la classe IV della classificazione CEMT si sono già raggiunti livelli di conformità rispettivamente del 79% e del 95%, la questione del pescaggio autorizzato presenta percentuali ancora relativamente lontane dalla conformità (68%), il che può essere un indice della necessità di maggiori investimenti nelle infrastrutture per le vie navigabili interne in futuro. In questo contesto è opportuno considerare la possibilità di incrementare i finanziamenti dell'UE.

Per i porti marittimi, in base ai dati del TENtec, i collegamenti alle ferrovie rispettano già tutti i requisiti, sia per la rete centrale che per quella globale. Ciononostante, in molti casi si registrano ancora problemi in termini di capacità nelle tratte ferroviarie che conducono ai porti. La quota del livello di investimenti del 9,2% non ha tenuto conto del problema delle connessioni alle vie navigabili interne della classe IV della classificazione CEMT, il cui tasso di conformità è del 46% nella rete centrale e di soltanto il 9% per la rete globale.

Per quanto concerne gli aeroporti, il livello di investimenti resta relativamente limitato (5,5%) sebbene il tasso di conformità dei collegamenti ferroviari, sia sulla rete centrale (35,5%) che in quella globale (12,2%) è molto basso.

Complessivamente è possibile affermare che, nella maggior parte dei casi, occorrono ancora notevoli miglioramenti e ingenti investimenti per conseguire gli obiettivi del regolamento TEN-T.

Ciò detto, la presente relazione delinea un quadro alquanto positivo dei progressi già raggiunti nelle reti TEN-T centrale e globale. In effetti, ampie parti della rete TEN-T presentano già un

elevato livello di conformità ai requisiti del regolamento. In genere il livello di spesa da fonti dell'UE per i diversi componenti delle infrastrutture TEN-T corrisponde al fabbisogno di investimenti e rispecchia gli obiettivi della politica dei trasporti in materia di TEN-T, tra cui una maggiore accessibilità, integrazione modale, interoperabilità, sostenibilità, riduzione delle emissioni, protezione dell'ambiente e promozione di soluzioni innovative per la mobilità. Nelle future relazioni si dovrà analizzare in dettaglio il livello di investimenti degli Stati membri, per completare il suddetto quadro in termini di priorità di investimento e fabbisogno finanziario in relazione alla conformità tecnica della rete.

In sintesi, i primi due anni di attuazione del nuovo approccio politico mostrano che per realizzare la rete TEN-T è stata messa in atto un'ampia gamma di strumenti diversificati. I progressi realizzati nell'attuazione dei progetti finalizzati a questo obiettivo devono ora essere oggetto di un attento e continuo monitoraggio, per garantire che la rete centrale, inclusi i rispettivi corridoi, sia completata entro il 2030 e la rete globale entro il 2050.

Allegato I – indicatori chiave di prestazione e metodo di calcolo utilizzato per misurare l'attuazione tecnica della rete TEN-T

<i>Modo</i>	<i>Indicatore</i>	<i>Passeggeri (P) Merchi (M)</i>	<i>Unità</i>	<i>Calcolo</i>	<i>Obiettivo (nel 2030 for la rete centrale) (in 2050 for la rete globale)</i>	<i>Valore nel 2015</i>	<i>Tasso di immissione dei dati</i>	<i>Osservazioni</i>
Ferrovie	Elettrificazione	P/M	%	<i>Km di rete ferroviaria elettrificata in percentuale dei km di rete ferroviaria pertinenti</i>	100%	81,3% (centrale) 80,6% (globale)	95,9% (centrale) 96,2% (globale)	In base ai dati registrati nel TENtec mediante lo studio TENtec (lotto 1), preconvalidati dall'AFE (agenzia ferroviaria europea), ma non ancora convalidati dagli SM.
	Scartamento di 1435 mm	P/M	%	<i>Scartamento standard (1435 mm) in percentuale (%) dei km di rete ferroviaria pertinenti</i>	100%	77% (centrale) 75,8% (globale)	98,2% (centrale) 98,7% (globale)	In base ai dati registrati nel TENtec mediante lo studio TENtec (lotto 1), preconvalidati dall'AFE (agenzia ferroviaria europea), ma non ancora convalidati dagli SM.
	Attuazione dell'ERTMS	P/M	%	<i>Durata delle operazioni permanenti dell'ERTMS e del GSM-R relative alla rete ferroviaria in percentuale dei km di rete ferroviaria pertinenti</i>	100%	9,5% delle tratte di corridoio della rete centrale	96,5% (corridoi della rete centrale)	In base ai dati registrati mediante il gruppo per la gestione della realizzazione dell'ERTMS, preconvalidati dall'AFE, ma non ancora convalidati dagli SM. I dati si limitano alle tratte di corridoio della rete centrale. È in corso la raccolta di altri dati attraverso lo studio ERTMS

	Velocità della linea (≥ 100 km/h)	M	%	<i>Lunghezza della linea merci e ad utilizzo misto predisposta per una velocità massima di funzionamento pari o superiore a 100 km/h in percentuale dei km di rete ferroviaria pertinenti senza limitazioni di carico.</i>	100%	86,8% (centrale) 86,6% (globale)	89,4% (centrale) 86,9% (globale)	In base ai dati registrati nel TENtec mediante lo studio TENtec (lotto 1), preconvalidati dall'AFE (agenzia ferroviaria europea), ma non ancora convalidati dagli SM.
	Carico per asse (≥ 22.5 t)	M	%	<i>Lunghezza della linea merci e ad utilizzo misto predisposta per un carico per asse pari o superiore a 22,5 tonnellate in percentuale dei km di rete ferroviaria pertinenti.</i>	100%	66,8% (centrale) 66,6% (globale)	97,5% (centrale) 97,5% (globale)	In base ai dati registrati nel TENtec mediante lo studio TENtec (lotto 1), preconvalidati dall'AFE (agenzia ferroviaria europea), ma non ancora convalidati dagli SM.
	Lunghezza del treno (≥ 740 m)	M	%	<i>Lunghezza della linea merci e ad utilizzo misto con lunghezza dei treni consentita pari o superiore a 740 m in percentuale dei km di rete ferroviaria pertinenti</i>	100%	46,5% (centrale) 46,6% (globale)	79,9% (centrale) 76,2% (globale)	In base ai dati registrati nel TENtec mediante lo studio TENtec (lotto 1), preconvalidati dall'AFE (agenzia ferroviaria europea), ma non ancora convalidati dagli SM.
Strade	Superstrade/Autostrade	P/M	%	<i>Km di rete stradale classificati quali autostrade o superstrade, in percentuale (%) dei km di tratto stradale.</i>	100%	74,5% (centrale) 58,1% (globale)	100% (centrale) 100% (globale)	In base ai dati registrati nel TENtec mediante lo studio TENtec (lotto 1) preconvalidati dall'AFE (agenzia ferroviaria europea), ma non ancora convalidati dagli SM.

	Disponibilità di combustibili puliti	P/M		<i>Numero di stazioni di servizio dotate di prese per veicoli elettrici, idrogeno, biocarburanti liquidi, GNL/GNC, biometano o GPL lungo i tratti stradali o nei 10 km dai raccordi (unità in numeri assoluti, non in %)</i>	n.d.	n.d.	n.d.	I dati attualmente disponibili sono limitati. Gli Stati membri devono presentare i rispettivi piani annuali per la realizzazione di infrastrutture per i combustibili puliti. Questo esercizio è ancora in corso.
Vie navigabili interne	Requisiti della CEMT per le vie navigabili interne di classe IV	M	%	<i>Lunghezza delle vie navigabili interne almeno di classe IV della CEMT in percentuale (%) dei km di rete di vie navigabili</i>	100%	95,4%	n.d.	In base ai dati TENtec registrati mediante lo studio TENtec (lotto 2), soggetti a preconvalida e non ancora convalidati dagli SM.
	Pescaggio autorizzato (min. 2,50 m)	M	%	<i>Km di rete di vie navigabili interne in cui siano autorizzate imbarcazioni con un pescaggio di 2,50 m in percentuale (%) dei km di sezione di via navigabile.</i>	100%	68%	n.d.	Dati basati sullo studio del 2016 relativo all'articolo 49, paragrafo 3. È in corso una raccolta di dati più precisa mediante lo studio TENtec (lotto 2).
	Altezza consentita sotto i ponti (min. 5,25 m.)	M	%	<i>Km di rete di vie navigabili interne con uno spazio minimo sotto i ponti di almeno 5,25 m in percentuale (%) dei km di sezione di via navigabile.</i>	100%	n.d.	n.d.	È in corso una raccolta di dati mediante lo studio TENtec (lotto 2).

	Attuazione dei RIS (% di km conformi ai requisiti minimi della direttiva RIS)	M	%	<i>Km di rete di vie navigabili interne conformi ai requisiti tecnici minimi della direttiva RIS in percentuale (%) dei km di sezione di via navigabile.</i>	100%	79,6%	n.d.	In base ai dati TENtec registrati mediante lo studio TENtec (lotto 2), soggetti a prevalida e non ancora convalidati dagli SM.
Porti	Collegamenti al sistema ferroviario	M	%	<i>Numero di porti con un collegamento ferroviario in percentuale (%) del numero di porti pertinenti della rete centrale e globale.</i>	100%	100% per i porti marittimi	n.d.	Dati basati sullo studio del 2016 relativo all'articolo 49, paragrafo 3. È in corso una raccolta di dati più precisa mediante lo studio relativo alle autostrade del mare.
	Collegamenti alle vie navigabili di classe IV della CEMT	M	%	<i>Numero di porti con un collegamento per via navigabile interna (entroterra) almeno di classe IV della CEMT in percentuale (%) del numero di porti pertinenti della rete centrale e globale.</i>	100%	46% (centrale) 9% (globale)	n.d.	Dati basati sullo studio del 2016 relativo all'articolo 49, paragrafo 3. È in corso una raccolta di dati più precisa mediante lo studio relativo alle autostrade del mare.
	Disponibilità di combustibili puliti	M	%	<i>Numero di porti dotati di GPL, GNL, biocarburanti liquidi o carburanti sintetici</i>	n.d.	n.d.	n.d.	È in corso una raccolta di dati mediante lo studio TENtec

			<i>(almeno uno) in percentuale (%) del numero totale di porti della rete centrale e globale</i>				(lotto 2).	
Disponibilità di almeno un terminale merci aperto a tutti gli operatori in modo indiscriminato e applicazione di tariffe trasparenti	M	%	<i>Numero di porti con almeno un terminale di accesso aperto in percentuale (%) del numero totale di porti della rete centrale e di quella globale</i>	n.d.	n.d.	n.d.	Nessun dato attualmente disponibile. I dati saranno oggetto di una prossima campagna di raccolta di dati.	
Strutture per i rifiuti prodotti dalle navi (solo per i porti marittimi)	P/M	%	<i>Numero di porti marittimi dotati di IPR (impianti portuali di raccolta per i rifiuti) che accettano categorie obbligatorie di rifiuti prodotti dalle navi (regola 13 della convenzione MARPOL, allegati I, IV e V) in percentuale (%) del numero totale di porti della rete centrale e globale</i>	n.d.	n.d.	n.d.	È in corso una raccolta di dati mediante lo studio TENtec (lotto 2).	
Aeroporti	Collegamenti al sistema ferroviario	P/M	%	<i>Numero di aeroporti con un collegamento ferroviario in percentuale (%) del numero di aeroporti</i>	100% (tutti i 38 aeroporti centrali)	23 dei 38 aeroporti centrali interessati dal criterio di conformità (60,5%)	100% (centrale) 100% (globale)	In base ai dati TENtec registrati mediante lo studio TENtec (lotto 1), non ancora

				<i>pertinenti della rete centrale e globale.</i>		<i>(Per informazione: il 35,5% di tutti gli aeroporti della rete centrale e il 12,2% di tutti gli aeroporti della rete globale)</i>		convalidati dagli SM.
	Disponibilità di almeno un terminale merci aperto indiscriminatamente a tutti gli operatori e applicazione di tariffe giuste e trasparenti	P/M	%	<i>Numero di aeroporti in cui sono disponibili biocarburanti liquidi o sintetici per aeroplani in percentuale (%) del numero totale di aeroporti della rete centrale e di quella globale.</i>	n.d.	n.d.	n.d.	Nessun dato attualmente disponibile. I dati saranno oggetto di una prossima campagna di raccolta di dati.
	Disponibilità di combustibili puliti	P/M	%	<i>Numero di aeroporti con almeno un terminale di accesso aperto in percentuale (%) del numero totale di aeroporti della rete centrale e di quella globale</i>	n.d.	n.d.	n.d.	Nessun dato attualmente disponibile. I dati saranno oggetto di una prossima campagna di raccolta di dati.
Terminale ferroviario-stradale (TFS)	Capacità per il trasbordo intermodale (per unità di carico)	M	%	<i>Numero di terminali ferroviario-stradali con capacità di gestione di unità intermodali in percentuale (%) del numero totale di TFS della rete centrale e di</i>	n.d.	n.d.	n.d.	Nessun dato attualmente disponibile. I dati saranno oggetto di una prossima campagna di raccolta di dati.

				<i>quella globale</i>				
Accessibilità dei terminali per i treni di 740 m	M	%	<i>Numero di terminali ferroviario-stradali con capacità di gestione di treni di 740 m (senza disaccoppiamento) in percentuale (%) del numero totale di TFS della rete centrale e di quella globale</i>	n.d.	n.d.	n.d.	Nessun dato attualmente disponibile. I dati saranno oggetto di una prossima campagna di raccolta di dati.	
Accessibilità dei terminali ferroviari elettrificati	M	%	<i>Numero di terminali ferroviario-stradali con capacità di gestione dei treni elettrici in percentuale (%) del numero totale di TFS della rete centrale e di quella globale</i>	n.d.	n.d.	n.d.	Nessun dato attualmente disponibile. I dati saranno oggetto di una prossima campagna di raccolta di dati.	
Disponibilità di almeno un terminale merci aperto a tutti gli operatori in modo indiscriminato e applicazione di tariffe trasparenti	M	%	<i>Numero di TFS con almeno un terminale di accesso aperto in percentuale (%) del numero totale di TFS della rete centrale e di quella globale</i>				Nessun dato attualmente disponibile. I dati saranno oggetto di una prossima campagna di raccolta di dati.	

Tabella 1 – Spesa dell'UE relativa alla rete TEN-T per fonte di finanziamento e modo di trasporto nel 2014-2015 in milioni di EUR

Modo di trasporto	TEN-T/CEF	Spesa FESR+FC	Totale
Aereo	167,4	764,4	931,8
Vie navigabili interne	115,9	72,8	188,7
Multimodale	72,8	284,1	356,9
Marittimo	202,8	1 352,2	1 555,0
Ferroviario	1 506,0	7 244,7	8 750,7
Stradale	75,5	5 121,4	5 196,9
Totale	2 140,4	14 839,6	16 980,00

Tabella 2 – Spesa e impegni totali relativi alla rete TEN-T nell'ambito dei fondi TEN-T/CEF (2014-2015)

SM	Spesa/finanziamento TEN-T/CEF ¹	Impegni giuridici CEF ²
AT	112 027 519,51 EUR	697 274 954,59 EUR
BE	88 085 709,40 EUR	386 862 982,77 EUR
BG	8 500,00 EUR	140 422 446,31 EUR
CY	368 532,87 EUR	4 336 455,50 EUR
CZ	12 262 375,63 EUR	254 446 954,59 EUR
DE	426 535 582,47 EUR	1 721 544 112,62 EUR
DK	99 229 178,19 EUR	635 659 951,00 EUR
EE	2 671 586,00 EUR	189 711 553,40 EUR
EL	123 134 381,62 EUR	474 031 499,81 EUR
ES	344 978 468,26 EUR	820 887 241,21 EUR
FI	70 715 369,04 EUR	67 814 357,90 EUR
FR	311 926 281,40 EUR	1 765 036 319,72 EUR
HR	1 235 228,27 EUR	43 863 508,40 EUR
HU	4 429 232,31 EUR	270 460 015,70 EUR
IE	9 438 294,65 EUR	58 014 678,96 EUR
IT	209 908 600,09 EUR	1 218 439 960,01 EUR
LT	22 498 300,67 EUR	175 075 057,01 EUR
LU	8 343 133,27 EUR	71 505 392,50 EUR
LV	3 258 467,49 EUR	252 335 764,20 EUR
MT	606 607,66 EUR	38 854 793,70 EUR
NL	55 335 308,50 EUR	157 303 009,76 EUR
PL	14 330 082,76 EUR	1 943 289 051,14 EUR
PT	5 929 072,92 EUR	151 238 125,46 EUR
RO	638 311,19 EUR	708 169 133,80 EUR
SE	97 125 195,54 EUR	82 055 838,05 EUR
SI	19 426 804,80 EUR	47 042 258,50 EUR
SK	492 371,11 EUR	51 669 290,65 EUR
UK	95 478 632,90 EUR	203 630 057,00 EUR
Altro	0,00 EUR	63 547 883,46 EUR
Totale	2 140 417 128,53 EUR	12 694 522 647,71 EUR

1 Quota della spesa relativa alla rete TEN-T per progetti di lavori e progetti misti di lavori/studi. Spesa basata sui costi dichiarati nelle relazioni sullo stato di avanzamento dell'azione e nelle domande di pagamento finale. Quota CEF della spesa/dei fondi, in base ai costi dichiarati/alle domande di pagamento, ove applicabile, oppure ai finanziamenti che, in base alle ultime informazioni disponibili, dovrebbero essere assorbiti dal progetto (tenendo conto della ripartizione del bilancio in convenzioni di sovvenzione).

2 Finanziamenti dell'UE attualmente assegnati tramite l'ultima convenzione di sovvenzione (per le azioni in corso) o finanziamenti finali per azioni terminate/chiusure. Questa variabile tiene conto delle riduzioni dei finanziamenti in seguito a modifiche.

Tabella 3 – Spesa e impegni totali relativi alla rete TEN-T nell'ambito del FESR/Fondo di coesione (2014-2015)

SM	Spesa FESR + FC (2014-2015) per il periodo 2007-2013¹	Importo stimato degli impegni FESR + FC (2014-2015) per il periodo 2014-2020²
AT	2 934 472,00 EUR	0,00 EUR
BE	46 136,00 EUR	0,00 EUR
BG	568 041 108,00 EUR	283 168 179,00 EUR
CY	8 616 572,00 EUR	10 867 022,00 EUR
CZ	875 526 552,00 EUR	638 315 795,00 EUR
DE	368 407 819,00 EUR	550 138,00 EUR
EE	129 279 226,00 EUR	100 579 525,00 EUR
ES	582 659 100,00 EUR	388 654 854,00 EUR
FI	3 403 446,00 EUR	0,00 EUR
FR	95 387 637,00 EUR	11 952 785,00 EUR
GR	1 088 333 130,00 EUR	349 050 764,00 EUR
HR	80 655 785,00 EUR	213 936 269,00 EUR
HU	990 951 073,00 EUR	381 435 124,00 EUR
IT	591 732 086,00 EUR	338 966 553,00 EUR
LT	456 818 713,00 EUR	173 677 344,00 EUR
LV	261 879 728,00 EUR	221 134 278,00 EUR
MT	1 309 272,00 EUR	18 565 514,00 EUR
NL	250 000,00 EUR	0,00 EUR
PL	4 924 498 892,00 EUR	3 258 444 121,00 EUR
PT	174 551 330,00 EUR	138 470 240,00 EUR
RO	2 250 442 506,00 EUR	923 420 160,00 EUR
SE	2 102 460,00 EUR	8 221 453,00 EUR
SI	480 243 393,00 EUR	56 681 911,00 EUR
SK	616 618 969,00 EUR	512 834 678,00 EUR
TC/CB*	161 326 899,00 EUR	15 360 141,00 EUR
UK	123 611 227,00 EUR	40 004 023,00 EUR
Totale	14 839 627 531,00 EUR	8 084 290 869,00 EUR

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

1 Le stime presentate nelle tabelle si basano sui dati raccolti nel quadro della valutazione ex-post dei programmi della politica di coesione 2007-2013 e si incentrano in particolare sul tredicesimo pacchetto di lavoro relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e al Fondo di coesione (FC) e sulla versione più recente adottata dei programmi nell'ottobre 2016.

2 In base ai dati derivanti dai programmi adottati estratti nell'ottobre 2016 e comprendente solo le risorse dell'ERDF e del fondo di coesione, non il contributo nazionale.

Tabella 4 – Prestiti sottoscritti dalla BEI concessi nel 2014-2015 per progetti relativi alla rete TEN-T

SM	Prestiti sottoscritti dalla BEI¹
AT	990 000 000,00 EUR
BE	340 000 000,00 EUR
BG	180 000 000,00 EUR
CY	4 000 000,00 EUR
CZ	0,00 EUR
DE	407 000 000,00 EUR
DK	0,00 EUR
EE	0,00 EUR
EL	325 000 000,00 EUR
ES	2 439 000 000,00 EUR
FI	102 000 000,00 EUR
FR	973 000 000,00 EUR
HR	47 000 000,00 EUR
HU	296 000 000,00 EUR
IE	319 000 000,00 EUR
IT	1 819 000 000,00 EUR
LT	62 000 000,00 EUR
LV	0,00 EUR
NL	402 000 000,00 EUR
PL	3 761 000 000,00 EUR
SE	132 000 000,00 EUR
SI	181 000 000,00 EUR
SK	322 000 000,00 EUR
UK	591 000 000,00 EUR
Totale	13 692 000 000,00 EUR

1 Prestiti/interventi BEI per la rete TEN-T sottoscritti nel 2014 e 2015.