



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 22 maggio 2018  
(OR. en)

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2018/0138 (COD)**

---

---

**9075/18  
ADD 3**

**TRANS 212  
IA 137**

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	17 maggio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

---

n. doc. Comm.:	SWD(2018) 179 final
----------------	---------------------

---

Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti
----------	---

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2018) 179 final.

---

All.: SWD(2018) 179 final



Bruxelles, 17.5.2018  
SWD(2018) 179 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna il documento*

**Proposta di**

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete  
transeuropea dei trasporti**

{COM(2018) 277 final} - {SEC(2018) 228 final} - {SWD(2018) 178 final}

## Scheda di sintesi

Valutazione d'impatto relativa all'iniziativa di razionalizzazione del completamento della rete TEN-T

### A. Necessità di intervenire

**Per quale motivo? Qual è il problema da affrontare?** Massimo 11 righe

Il completamento effettivo e tempestivo della rete TEN-T è essenziale per il funzionamento efficiente del mercato unico e utile per la decarbonizzazione e la digitalizzazione dei trasporti oltre che per la transizione a una mobilità a basse emissioni di carbonio. Attualmente, tuttavia, i progetti TEN-T presentano ritardi dovuti alle procedure e i loro promotori si trovano di fronte all'incertezza. In casi estremi può accadere che prima che un progetto infrastrutturale possa progredire lo si debba preparare anche per 10 anni; in media, occorrono circa 4-5 anni. Il problema è dovuto all'organizzazione non ottimale delle procedure di rilascio delle autorizzazioni (che prevedono diverse fasi e mancano di scadenze programmate) e alla difficile applicazione del contesto giuridico esistente per gli appalti transfrontalieri. Tutto ciò fa sì che gli investitori privati siano riluttanti a partecipare a progetti infrastrutturali. Le parti interessate maggiormente colpite sono i promotori dei progetti TEN-T, le autorità nazionali (in particolare quelle competenti per il rilascio delle autorizzazioni) e la società civile. I cittadini incontrano spesso difficoltà a partecipare pienamente alla pianificazione dei progetti a causa della scarsa trasparenza delle modalità di organizzazione delle procedure. Se il problema non viene affrontato in modo efficace, si prevede che alcuni progetti subiranno ulteriori ritardi e che non sarà possibile completare la rete TEN-T entro il 2030.

**Qual è l'obiettivo dell'iniziativa?** Massimo 8 righe

L'obiettivo generale dell'iniziativa è far fronte ai ritardi e all'elevato livello di incertezza delle procedure, che ostacolano il completamento dei progetti della rete centrale TEN-T e dunque il contributo agli obiettivi generali della TEN-T, che sono coesione, efficienza, sostenibilità e aumento dei vantaggi per gli utenti. L'iniziativa dovrebbe contribuire a velocizzare il completamento della rete TEN-T aumentando la percentuale di infrastrutture conformi alle norme e riducendo il numero di progetti della rete centrale TEN-T che subiscono ritardi. È previsto, infine, un incremento del numero di progetti che ricorrono a strumenti finanziari innovativi dell'UE o che coinvolgono capitale privato.

**Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE?** Massimo 7 righe

La rete TEN-T è transnazionale e dunque europea per definizione. Il suo completamento richiede il coordinamento dei vari progetti per sfruttare appieno i benefici complessivi della rete a livello dell'UE. Sotto questo aspetto, il completamento della rete TEN-T poggia sull'efficiente sincronizzazione non solo degli investimenti, ma anche del ritmo di attuazione dei singoli progetti per evitare divari temporali e cogliere appieno i benefici di una rete estesa a livello dell'UE. Il numero di autorità e i livelli di governance coinvolti nelle procedure di rilascio delle autorizzazioni, come pure le relative competenze e i rispettivi poteri, variano notevolmente tra gli Stati membri. I ritardi dovuti a tali differenze procedurali influiscono in modo significativo sul completamento della rete TEN-T.

### B. Soluzioni

**Quali opzioni strategiche legislative e di altro tipo sono state prese in considerazione? Ne è stata prescelta una? Per quale motivo?** Massimo 14 righe

Sono state considerate tre opzioni, che spaziano dalle misure e soluzioni non vincolanti alle misure legislative. L'opzione che introduce modifiche minime agli strumenti esistenti (OS1) consiste, nello specifico, nell'approntamento di una serie di orientamenti (misure non vincolanti) per i promotori dei progetti TEN-T e in una rimodulazione degli strumenti esistenti, soprattutto per quanto riguarda l'assistenza tecnica. L'opzione che mira a dare attuazione ad azioni vincolanti limitate a livello nazionale (OS2) prevede il requisito giuridico per gli Stati membri di introdurre uno sportello unico per i progetti della rete centrale TEN-T e di garantire che le pratiche relative a tali progetti siano sbrigate nel modo più rapido consentito dalla legge. Infine, si è considerata un'opzione (OS3) che definisce un quadro UE per l'autorizzazione di progetti della rete centrale TEN-T in due varianti: applicazione delle norme dell'UE a livello nazionale (OS3a) e rilascio delle autorizzazioni a livello dell'UE (OS3b).

L'OS2 è stata selezionata come opzione prescelta in considerazione dei risultati positivi in termini di efficacia ed efficienza rispetto all'OS1 e della sua flessibilità rispetto all'OS3. Inoltre, l'OS2 non presenta gli svantaggi dell'OS3 in termini di ripercussioni sociali e certezza del diritto. La OS2 è una soluzione equilibrata ed efficace per promuovere l'attuazione dei progetti TEN-T e, al contempo, per definire procedure più chiare e inclusive al fine di accrescere l'accettazione da parte dell'opinione pubblica dei progetti infrastrutturali.

**Chi sono i sostenitori delle varie opzioni? Massimo 7 righe**

L'OS1 ha il sostegno delle autorità nazionali, in quanto l'onere dell'attuazione delle altre opzioni ricadrebbe con grande probabilità sulle amministrazioni nazionali. L'OS3 è sostenuta soprattutto dai promotori dei progetti, che individuano in questa opzione il maggior potenziale in termini di semplificazione delle procedure e di chiarezza. L'OS2 ha il sostegno di gran parte dei soggetti interessati, in quanto le amministrazioni nazionali, i promotori dei progetti e i singoli che hanno partecipato alla consultazione pubblica aperta intravedono in tale opzione l'opportunità di migliorare il sistema attuale attraverso una migliore sincronizzazione dei processi, rispettando al contempo il principio di sussidiarietà ed evitando l'incertezza giuridica.

**C. Impatto dell'opzione prescelta**

**Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)? Massimo 12 righe**

L'OS2 comporterebbe 5,1 miliardi di EUR di risparmi per gli utenti, con una diminuzione dello 0,2% rispetto al valore di riferimento, e risparmi per circa 724 milioni di EUR nel periodo 2018-2030. Si prevede che tutte le opzioni strategiche producano effetti positivi sulla crescita economica; l'OS2 consentirebbe benefici economici tra 0,9 miliardi di EUR e 1,6 miliardi di EUR l'anno, con un aumento compreso tra lo 0,9 e l'1,6% rispetto al valore di riferimento.

Con l'OS2, la riduzione prevista dei costi sostenuti dai promotori dei progetti sarebbe pari a 166 milioni di EUR nel periodo 2018-2030 rispetto al valore di riferimento. L'OS2 è, di fatto, l'opzione che permetterebbe di conseguire i maggiori risparmi (153 milioni di EUR) sugli oneri amministrativi complessivi.

L'OS2 produrrebbe altresì un impatto significativo in termini occupazionali entro il 2030 rispetto al dato di riferimento, con un aumento previsto di ulteriori 5 600 posti di lavoro l'anno, pari a un aumento dell'1,6% rispetto al dato di riferimento.

Infine, in termini di ripercussioni sociali, il livello di integrazione e di coordinamento delle procedure di autorizzazione complessive che può essere raggiunto con l'OS2 avrebbe un impatto positivo sulle consultazioni pubbliche a livello di progetti grazie a una migliore sincronizzazione delle procedure e alla fissazione di scadenze.

**Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)? Massimo 12 righe**

Con l'OS2, si stima che l'istituzione di uno sportello unico a livello nazionale generi costi amministrativi pari a 13 milioni di EUR a carico delle autorità preposte al rilascio delle autorizzazioni nel periodo 2018-2030. Non sono previsti altri costi.

**Quale sarà l'incidenza su aziende, PMI e microimprese? Massimo 8 righe**

L'iniziativa non produrrà presumibilmente effetti diretti su PMI e microimprese. Un maggiore livello di chiarezza e semplificazione può incidere positivamente sulle PMI, che non sempre hanno la capacità di sottoporre i loro progetti a procedure complesse e lunghe. Si prevede inoltre che l'impatto complessivo sul mercato dell'ingegneria civile abbia ricadute positive sulle PMI del settore dell'edilizia.

**L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo? Massimo 4 righe**

L'unico impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali deriverà dai costi aggiuntivi a carico delle autorità preposte al rilascio delle autorizzazioni (13 milioni di EUR nel periodo 2018-2030). È tuttavia presumibile che tali costi siano dovuti prevalentemente alla necessità di conformarsi al nuovo quadro e pertanto diminuiscano nel corso del tempo.

**Sono previsti altri impatti significativi? Massimo 6 righe**

Si prevede che tutte e tre le opzioni strategiche abbiano implicazioni di natura giuridica. Tuttavia, l'opzione prescelta (OS2) offre le necessarie garanzie giuridiche che l'autorità unica nazionale preposta al rilascio delle autorizzazioni osservi le norme di diritto amministrativo nazionali vigenti. Tale opzione si basa altresì sul modello rappresentato dall'attuale quadro per il rilascio delle autorizzazioni per progetti infrastrutturali nel settore dell'energia.

Tutte e tre le opzioni strategiche avranno anche ripercussioni sulla società civile, tuttavia l'opzione prescelta è la migliore per rafforzare la chiarezza e la trasparenza necessarie a incoraggiare una più efficace partecipazione delle comunità locali alle consultazioni e, in ultima analisi, una maggiore accettazione da parte dell'opinione pubblica.

**D. Tappe successive**

**Quando saranno riesaminate le misure proposte?** Massimo 4 righe

Lo strumento legislativo sarà oggetto di un'attività costante di monitoraggio e valutazione utilizzando gli strumenti e i meccanismi disponibili per la comunicazione dei progressi compiuti nel completamento della rete TEN-T.