

Bruxelles, 12 ottobre 2020
(OR. en)

11749/20

TRANS 457
FIN 734

RISULTATI DEI LAVORI

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Delegazioni
n. doc. prec.:	10810/20 TRANS 395 FIN 619
Oggetto:	Relazione speciale n. 10/2020 della Corte dei conti europea "Infrastrutture di trasporto dell'UE: per realizzare in tempo gli effetti di rete, è necessaria una maggiore velocità di attuazione dei megaprogetti" - Conclusioni del Consiglio (12 ottobre 2020)

Si allegano per le delegazioni le conclusioni del Consiglio sulla relazione speciale n. 10/2020 della Corte dei conti europea "Infrastrutture di trasporto dell'UE: per realizzare in tempo gli effetti di rete, è necessaria una maggiore velocità di attuazione dei megaprogetti", approvate dal Consiglio "Affari esteri" nella sessione del 12 ottobre 2020.

**Conclusioni del Consiglio
sulla relazione speciale n. 10/2020 della Corte dei conti europea**

“Infrastrutture di trasporto dell'UE:

***per realizzare in tempo gli effetti di rete, è necessaria una maggiore velocità di attuazione dei
megaprogetti”***

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA:

1. PRENDE ATTO della relazione speciale n. 10/2020 della Corte dei conti europea dal titolo "Infrastrutture di trasporto dell'UE: per realizzare in tempo gli effetti di rete, è necessaria una maggiore velocità di attuazione dei megaprogetti".
2. OSSERVA che la relazione valuta in che modo la Commissione garantisca che le infrastrutture-faro transfrontaliere nel settore dei trasporti, cofinanziate dall'UE e facenti parte della rete TEN-T, siano pianificate in maniera adeguata e attuate in modo efficiente, RILEVANDO nel contempo che il concetto di "infrastrutture-faro nel settore dei trasporti" (IFT) non fa parte dell'attuale quadro legislativo che disciplina la rete TEN-T.
3. RICORDA le conclusioni del Consiglio del dicembre 2017 sullo stato di attuazione della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) e del meccanismo per collegare l'Europa (MCE) nel settore dei trasporti, in cui ribadiva l'impegno degli Stati membri ad attuare la rete transeuropea di trasporto, e chiedeva l'attuazione tempestiva dei progetti da parte di tutti i beneficiari¹.
4. SOTTOLINEA l'importanza di ottimizzare l'uso del sistema di trasporto nel suo insieme, sia per i passeggeri che per le merci. In tale contesto, EVIDENZIA il contributo apportato dai progetti sottoposti ad audit per passare a modi di trasporto più efficienti e a basse emissioni di carbonio, per eliminare le strozzature e i collegamenti mancanti nei corridoi della rete centrale, e INSISTE pertanto sulla loro importanza per migliorare la connettività della rete centrale di trasporto dell'UE e per realizzare i pieni benefici di una rete ben funzionante.

¹ Doc. ST 15425/17.

5. RIBADISCE l'importanza che riveste il sostegno finanziario dell'UE per lo sviluppo della rete TEN-T in generale, in quanto aiuta a garantire un impegno a lungo termine e a creare un ambiente stabile per la realizzazione dei progetti. Inoltre, METTE IN RISALTO l'importante effetto leva del sostegno finanziario dell'UE, in più periodi di programmazione consecutivi, per il processo decisionale e in particolare per l'attuazione di progetti destinati ad affrontare il problema dei principali collegamenti mancanti e delle strozzature importanti.
6. SEGNALA che l'arco temporale di un periodo finanziario del QFP è più corto rispetto a quello necessario per l'attuazione di progetti infrastrutturali su vasta scala.
7. SOTTOLINEA che progetti come quelli sottoposti ad audit nella relazione speciale, soprattutto quando hanno una dimensione transfrontaliera, sono tutti estremamente complessi in termini di dimensioni, pianificazione e attuazione tecnica e finanziaria, il che comporta una stretta e continua cooperazione tra i diversi portatori di interessi negli Stati membri interessati, tenuto conto anche dell'opinione politica e pubblica.
8. APPREZZA il coinvolgimento specifico della Commissione nell'attuazione della rete TEN-T e RICONOSCE gli sforzi della stessa nell'utilizzo di una serie di strumenti e risorse già esistenti destinati a sostenere gli Stati membri nel completamento dei progetti di infrastrutture di trasporto.
9. PRENDE ATTO delle raccomandazioni della Corte rivolte alla Commissione, RAMMENTANDO nel contempo i risultati ottenuti relativi all'attuazione della TEN-T, e INCORAGGIA la Commissione a promuovere una migliore pianificazione a lungo termine sulla base della legislazione vigente e del suo ulteriore sviluppo.
10. PRENDE ATTO delle principali constatazioni e conclusioni della relazione per quanto riguarda l'operatività a pieno regime dei progetti sottoposti ad audit entro il 2030, gli strumenti di pianificazione utilizzati per la loro preparazione, quali le previsioni di traffico e l'analisi costi-benefici, l'efficienza della loro attuazione e il ruolo di supervisione della Commissione, e RICORDA le osservazioni e reazioni pertinenti degli Stati membri e dei promotori dei progetti trasmesse alla Corte dei conti al fine di specificare e definire meglio alcuni dati presentati nella relazione.

11. CONDIVIDE gran parte delle osservazioni della Commissione contenute nella relazione speciale, in particolare per quanto riguarda:

- la risposta della Commissione in merito alla operatività a pieno regime dei progetti oggetto di audit entro il 2030 e ai dettagli forniti sullo stato dei lavori per quanto riguarda l'attuazione dei singoli progetti;
 - la difficoltà di raffrontare i costi e i ritardi dei progetti sulla base di studi preliminari, quando la portata e/o la progettazione dei progetti erano ancora soggette a modifiche significative, dovute soprattutto a consultazioni pubbliche e a valutazioni di impatto ambientale;
 - le misure volte a garantire l'uso ottimale delle infrastrutture di nuova costruzione e quindi dei finanziamenti pubblici, quali i livelli di previsione di traffico o le analisi costi-benefici, che per i progetti infrastrutturali di tale entità sono aggiornati nel tempo sulla base di un'analisi iniziale e in linea con eventuali modifiche della portata o dei requisiti tecnici;
 - la garanzia dei finanziamenti dell'UE in una fase iniziale del processo, che ha un importante effetto leva per la definizione delle priorità e per il finanziamento a livello locale o nazionale, pur rammentando che qualsiasi finanziamento per questi progetti di grandi dimensioni dovrebbe essere conforme alle disposizioni del regolamento finanziario e del regolamento MCE, che non prevedono alcuna priorità di finanziamento preassegnata e specifica per questi grandi progetti.
-