

# Ricerca per la commissione TRAN – Finanziamento dei progetti nel settore dei trasporti da parte dell'UE

## Obiettivo

Il presente studio fornisce informazioni complete sullo stato attuale dei finanziamenti dell'Unione europea (UE) per i progetti nel settore dei trasporti, compresi i principali risultati/vantaggi e questioni/problemi, allo scopo di proporre raccomandazioni per migliorare l'efficacia dei finanziamenti dell'UE per il futuro quadro finanziario pluriennale (QFP) 2021-2027.



## Strumenti finanziari a sostegno degli obiettivi della politica dei trasporti

Gli obiettivi politici dei finanziamenti dell'UE per i progetti nel settore dei trasporti sono tre: i) conseguire la convergenza socioeconomica tra gli Stati membri; ii) completare la rete transeuropea di trasporto (TEN-T) e; iii) affrontare sfide specifiche in materia di trasporti come la decarbonizzazione, la digitalizzazione, ecc. Affrontare le carenze dei trasporti degli Stati membri e delle loro regioni, in particolare quelle meno sviluppate, e promuovere una rete di trasporto intermodale su scala europea sono ritenuti aspetti essenziali per stimolare la crescita e la competitività nell'UE e garantire il corretto funzionamento del mercato interno.

Ridurre le esternalità dei trasporti<sup>1</sup> è fondamentale per affrontare i cambiamenti climatici e migliorare la qualità della vita dei cittadini. A tale riguardo, l'UE attribuisce grande importanza al raggiungimento di un sistema di trasporti più sostenibile e più sicuro, mediante la decarbonizzazione graduale di tutte le modalità di trasporto e la promozione di un uso migliore

Il presente documento rappresenta la sintesi dello studio sul finanziamento dei progetti nel settore dei trasporti da parte dell'UE. Lo studio completo, disponibile in inglese, può essere scaricato al seguente indirizzo: <http://bit.ly/2lHo8Mc>

<sup>1</sup> Le esternalità dei trasporti o i costi esterni del trasporto fanno riferimento ai costi relativi agli impatti negativi dei trasporti che non sono sostenuti dagli utenti dei trasporti — come inquinamento, incidenti, congestione, ecc. — e non sono pertanto presi in considerazione al momento di prendere una decisione in materia di trasporti (Korzhenyevych e altri, 2014).

delle infrastrutture esistenti attraverso la digitalizzazione. D'altro canto, data l'importanza della sicurezza e della difesa dell'UE, l'adeguamento della rete di trasporto al rispetto dei requisiti militari è ritenuto essenziale per facilitare la mobilità militare all'interno dell'UE.

Nel complesso, esistono tre diversi tipi di strumenti di finanziamento dell'UE disponibili per i progetti nel settore dei trasporti: sovvenzioni dell'UE, prestiti della Banca europea per gli investimenti (BEI) e strumenti finanziari innovativi. Alcuni strumenti di finanziamento dell'UE — il Fondo di coesione e il Meccanismo per collegare l'Europa (CEF) — si concentrano principalmente sul sostegno ai progetti TEN-T, mentre altri strumenti, quali il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS) e i prestiti della BEI, hanno una maggiore capacità di finanziare altri progetti non inclusi nella rete TEN-T purché producano un valore aggiunto europeo.

La Commissione europea incoraggia sempre più spesso il ricorso a strumenti finanziari innovativi anziché sovvenzioni. Nel prossimo QFP 2021-2027 si prevede un aumento del volume e della portata degli strumenti di finanziamento disponibili, mentre alcuni strumenti tradizionali, come il Fondo di coesione, potrebbero subire una diminuzione dei loro bilanci. Per ridurre le sovrapposizioni e facilitare l'accesso ai finanziamenti dell'UE, il prossimo QFP 2021-2027 intende riunire tutti gli strumenti finanziari gestiti a livello centrale in un nuovo fondo di investimento denominato InvestEU.

## **Esame delle prestazioni degli attuali meccanismi di finanziamento dell'UE**

Per quanto riguarda l'attuale performance degli strumenti di finanziamento dell'UE per i progetti nel settore dei trasporti, si possono evidenziare i seguenti risultati:

- I fondi dell'UE sono stati meno efficaci rispetto alle previsioni nel realizzare le priorità della politica dei trasporti e, secondo la Corte dei conti europea, l'autorità di audit dell'UE, richiedono un approccio più mirato.
- L'attuale assegnazione dei fondi UE a favore dei trasporti sembra insufficiente. Il CEF non è in grado di finanziare tutte le domande valide che riceve, mentre gli strumenti della politica di coesione hanno registrato una riduzione dei loro bilanci nonostante gli squilibri tuttora esistenti nell'UE.
- Mentre la dotazione finanziaria di alcuni strumenti, come i Fondi strutturali e di investimento europei (fondi SIE), è troppo influenzata dagli Stati membri a favore di priorità nazionali e regionali, l'assegnazione di strumenti più sofisticati, come il FEIS e il CEF, non sembra equilibrata tra le regioni.
- La valutazione dei progetti e dei programmi finanziati dall'UE spesso non è incentrata sui risultati e sugli impatti. Inoltre, le valutazioni svolte dalla Commissione/BEI sono spesso messe in discussione dalla Corte dei conti europea.
- Gli Stati membri considerano spesso le analisi d'impatto come un ostacolo da superare anziché uno strumento per selezionare i progetti migliori secondo le priorità dell'UE.
- Le procedure amministrative continuano a costituire un ostacolo all'efficace realizzazione dei progetti. La situazione è ancora più critica nelle sezioni transfrontaliere in cui gli appalti rappresentano un problema di rilievo.
- La capacità degli Stati membri resta fondamentale per gestire i finanziamenti dell'UE, in particolare nell'ambito dell'approccio della gestione concorrente.

- Per quanto riguarda il coordinamento tra gli strumenti di finanziamento, si registrano ancora alcune sovrapposizioni, mentre gli esempi di combinazione restano limitati.

## Sfide e opportunità per il futuro

Sono state individuate le seguenti sfide e opportunità fondamentali che potrebbero avere un impatto sul finanziamento dei trasporti dell'UE:

- la necessità di migliorare la resilienza delle infrastrutture agli eventi climatici, ridurre al minimo l'impatto dei trasporti sull'ambiente, digitalizzare le infrastrutture e fornire strutture diffuse per l'approvvigionamento di energie a basse emissioni di carbonio richiederà maggiori risorse di finanziamento per i progetti nel settore dei trasporti.
- Tenuto conto dell'attuale tendenza demografica, sarà necessario prestare particolare attenzione alle questioni nelle grandi città e nelle zone remote che registrano un calo costante di popolazione.
- Le risorse dell'UE per i progetti nel settore dei trasporti possono risentire di pressioni politiche tese a ridurre il bilancio dell'UE e della crescente importanza di altre priorità di bilancio (ad esempio gli aspetti sociali, l'immigrazione e la sicurezza).
- L'applicazione di controlli più severi alle frontiere interne all'UE per motivi di sicurezza può limitare l'efficacia delle relazioni transfrontaliere tra i paesi dell'UE.
- I finanziamenti dell'UE per i trasporti possono essere compromessi dalla mancanza di coordinamento tra le istituzioni, dall'incapacità di dimostrare il valore aggiunto dei progetti finanziati, dalle difficoltà delle regioni meno sviluppate nel trarre vantaggio dai complessi meccanismi finanziari e dalla mancanza di volontà degli Stati membri nel promuovere le sezioni transfrontaliere.
- L'UE non dispone ancora di un quadro volto a salvaguardare la concorrenza leale tra le modalità di trasporto attraverso l'internalizzazione dei costi esterni<sup>2</sup> e a garantire l'effettiva integrazione dei diversi mezzi di trasporto, comprese le forme emergenti di mobilità come il car-sharing, il ride hailing (servizi di trasporto a chiamata), la condivisione di motocicli (scooter-sharing), ecc.

## Raccomandazioni

Sulla base dell'analisi svolta, il presente studio propone le raccomandazioni riassunte nel grafico seguente:

---

<sup>2</sup> L'internalizzazione delle esternalità dei trasporti significa che tali costi fanno parte del processo decisionale degli utenti dei trasporti, che può essere realizzato o direttamente mediante l'introduzione di una normativa o indirettamente fornendo adeguati incentivi agli utilizzatori (Korzhenyevych e altri, 2014).

## Grafico 1: Raccomandazioni dello studio

## FINANZIAMENTO

- Aumentare l'importo dei finanziamenti per le esigenze in materia di trasporti, in particolare il Meccanismo per collegare l'Europa e il Fondo di coesione
- Aumentare l'importo destinato all'adeguamento delle infrastrutture alle future esigenze di mobilità
- Dare priorità alle misure volte a promuovere l'integrazione e l'interoperabilità
- Dare priorità alle aree metropolitane e alle regioni in declino
- Consentire ai fondi SIE di finanziare la manutenzione e il funzionamento delle infrastrutture

## ORGANIZZAZIONE

- Subordinare i finanziamenti dell'UE destinati agli Stati membri alla prioritizzazione delle sezioni transfrontaliere
- Definire approcci più flessibili per combinare risorse provenienti da priorità e strumenti diversi
- Definire un quadro comune di valutazione per tutti i progetti di trasporto sostenuti dall'UE
- Stabilire orientamenti chiari per gli strumenti innovativi nell'ambito di InvestEU
- Semplificare e uniformare le procedure amministrative

## GOVERNANCE

- Istituire un controllo indipendente del quadro comune di valutazione per i progetti di trasporto finanziati dall'UE
- Istituire un'agenzia unica dell'UE per i trasporti
- Fornire orientamenti alle regioni e ai paesi meno sviluppati per modernizzare le loro istituzioni
- Promuovere una maggiore armonizzazione degli approcci relativi alla tariffazione, la fiscalità e le sovvenzioni

## Ulteriori informazioni

La presente sintesi è disponibile nelle seguenti lingue: inglese, francese, tedesco, italiano e spagnolo. Lo studio, disponibile in inglese, e le sintesi possono essere scaricati al seguente indirizzo: <http://bit.ly/2lHo8Mc>

Ulteriori informazioni sulla ricerca effettuata dal Dipartimento tematico per la commissione TRAN sono reperibili all'indirizzo: <https://research4committees.blog/tran/>

 Follow @PolicyTRAN

**Clausola di esclusione della responsabilità e diritto d'autore** Le opinioni espresse nel presente documento sono di responsabilità esclusiva degli autori e non riflettono necessariamente la posizione ufficiale del Parlamento europeo. La riproduzione e la traduzione a fini non commerciali sono autorizzate, purché sia citata la fonte e il Parlamento europeo abbia ricevuto una nota di preavviso e una copia. © Unione europea, 2019.

© L'immagine a pagina 1 è stata concessa in licenza da Shutterstock.com. CANCELLARE SE NON OTTENUTA DA SHUTTERSTOCK

Responsabile della ricerca: Esteban COITO, Balazs MELLAR

Assistenza redazionale: Adrienn BORKA

Contatto: [Poldep-cohesion@ep.europa.eu](mailto:Poldep-cohesion@ep.europa.eu)

Il documento è disponibile sul seguente sito Internet: [www.europarl.europa.eu/supporting-analyses](http://www.europarl.europa.eu/supporting-analyses)