

Relazione speciale

## Efficacia dei progetti di trasporto pubblico urbano finanziati dall'UE



CORTE  
DEI CONTI  
EUROPEA

CORTE DEI CONTI EUROPEA  
12, rue Alcide De Gasperi  
1615 Luxembourg  
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

E-mail: [eca-info@eca.europa.eu](mailto:eca-info@eca.europa.eu)  
Internet: <http://eca.europa.eu>

Twitter: @EUAuditorsECA  
YouTube: EUAuditorsECA

Numerose altre informazioni sull'Unione europea sono disponibili su Internet consultando il portale Europa (<http://europa.eu>).

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2014

ISBN 978-92-9241-665-2  
doi:10.2865/32788

© Unione europea, 2014

Riproduzione autorizzata con citazione della fonte.

L'utilizzazione o riproduzione della foto 1 è soggetta a preventiva autorizzazione da parte del titolare dei diritti d'autore.

*Printed in Luxembourg*

**Relazione speciale**

## **Efficacia dei progetti di trasporto pubblico urbano finanziati dall'UE**

(presentata in virtù dell'articolo 287, paragrafo 4,  
secondo comma del TFUE)

## Paragrafi

### **Glossario**

### I-III **Sintesi**

### 1-9 **Introduzione**

1-3 **Le principali sfide dei trasporti urbani in Europa**

4-5 **Politica dell'UE in materia di trasporti urbani**

6-9 **Il sostegno dell'UE ai progetti di trasporto urbano**

### 10-16 **Estensione ed approccio dell'audit**

### 17-48 **Osservazioni**

17-25 **I progetti sono stati attuati così come previsto nelle domande di sovvenzione?**

20 La maggior parte dei progetti sono stati fisicamente realizzati

21-22 Quattro progetti infrastrutturali hanno registrato notevoli ritardi di attuazione

23-25 Tre progetti hanno superato di oltre il 20 % la propria dotazione finanziaria iniziale

26-34 **I servizi forniti dai progetti hanno soddisfatto le esigenze degli utenti?**

28-30 Le informazioni raccolte in base agli indicatori di monitoraggio degli operatori sono state positive

31-32 I sondaggi sul gradimento degli utenti, ove realizzati, hanno registrato risultati positivi

33-34 In genere, i servizi di trasporto erano accessibili

35-48 **I progetti hanno raggiunto i propri obiettivi in termini di utilizzazione?**

37-38 Pochi progetti hanno un numero di utenti corrispondente alle aspettative

39-41 Molte cause di sottoutilizzo avrebbero potuto essere affrontate

42-43 La sottoutilizzazione può influenzare negativamente il conseguimento dei benefici attesi ...

44-46 ... che non è monitorato ...

47-48 ... e può anche accrescere l'onere finanziario per le autorità pubbliche

## 49-57 **Conclusioni e raccomandazioni**

50-52 **Attuazione dei progetti**

53 **Servizi forniti dai progetti**

54-57 **Utilizzazione dei progetti**

**Allegato I — Politica UE in materia di trasporto urbano:  
documenti pubblicati negli ultimi dieci anni**

**Allegato II — Situazione dei progetti controllati al momento  
dell'audit**

## **Risposte della Commissione**

**Fondo di coesione:** il Fondo di coesione fornisce assistenza finanziaria per rafforzare la coesione economica e sociale negli Stati membri aventi un PNL pro capite inferiore al 90 % della media UE, finanziando progetti in materia di ambiente e di trasporti.

**Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR):** il FESR fornisce assistenza finanziaria per promuovere la coesione economica e sociale tra le regioni dell'UE. Gli interventi del FESR sono per lo più attuati tramite programmi operativi che comportano un gran numero di progetti.

**Autorità di gestione:** autorità pubblica nazionale, regionale o locale oppure organismo pubblico o privato designato dallo Stato membro per gestire un programma operativo.

**Programma operativo (PO):** programma di investimenti finanziati dall'UE, redatto da uno Stato membro e approvato dalla Commissione. Si articola in un insieme coerente di priorità comprendenti misure pluriennali nell'ambito delle quali vengono finanziati i progetti.

**Operatore:** impresa pubblica o privata che esercita un modo di trasporto in base ad un contratto di esercizio concluso con il promotore del progetto. In genere, riceve sussidi a copertura delle perdite finanziarie risultanti dall'esercizio.

**Periodo di programmazione:** quadro pluriennale nell'ambito del quale la spesa per le azioni strutturali è pianificata ed attuata. I periodi di programmazione coperti dalla presente relazione sono il 2000-2006 ed il 2007-2013.

**Promotore:** persona giuridica pubblica che è il beneficiario di un sostegno del FESR o del Fondo di coesione allo scopo di costruire un'infrastruttura di trasporto o un sistema informatico ad essa relativo. Le modalità di trasporto pubblico e le attrezzature risultanti dal progetto sono spesso gestite da un operatore che non coincide con il beneficiario.

I  
Si prevede che la percentuale di popolazione europea residente in aree urbane aumenti, passando dal 73 % del 2010 all'82 % nel 2050. Nel frattempo, le città europee devono potenziare la mobilità e ridurre il traffico, gli incidenti e l'inquinamento tramite politiche di mobilità locali. L'UE ha stanziato 10,7 miliardi di euro, tra il 2000 e il 2013, per cofinanziare progetti volti ad aiutare le città ad attuare trasporti urbani con mezzi quali metropolitana, tram e autobus.

II  
La Corte ha appurato se i progetti siano stati attuati come pianificato, abbiano fornito servizi che soddisfano le esigenze degli utenti e siano usati nella misura prevista. La Corte ha controllato direttamente, visitando 11 città in cinque Stati membri, la performance di 26 progetti di trasporto pubblico urbano. La Corte conclude che:

- a) in genere, le infrastrutture e i veicoli per la maggior parte dei progetti sono stati realizzati in modo conforme alle specifiche di progetto (paragrafo 20); per quattro progetti di trasporto urbano si sono verificati notevoli ritardi (paragrafi 21 e 22), mentre per tre progetti vi è stato un significativo sfioramento dei costi (paragrafi 23-25);
- b) una volta ultimati, quasi tutti i progetti esaminati soddisfacevano le esigenze degli utenti (paragrafi 26-34). Tuttavia, un raffronto fra l'utilizzo previsto in date specifiche e l'utilizzo effettivo mostra che due terzi dei progetti realizzati erano sottoutilizzati (paragrafi 35-38). Ciò implica prestazioni non ottimali in termini di benefici economici e sociali (riduzioni dell'inquinamento e del traffico ecc.), cosa cui in genere i promotori del progetto o le autorità nazionali non danno seguito (paragrafi 42-46), ma può anche comportare squilibri finanziari per le autorità pubbliche che devono assicurare la sostenibilità dei trasporti urbani in questione (paragrafi 47-48);

- c) la sottoutilizzazione dei mezzi di trasporto pubblico è principalmente dovuta a carenze nella concezione dei progetti e nella politica in tema di mobilità; parecchie di queste avrebbero potuto essere affrontate nella fase di pianificazione dei progetti (paragrafi 39-41).



La Corte raccomanda alla Commissione quanto segue:

- a) per i progetti soggetti alla sua approvazione, pretendere che vengano posti in essere strumenti di gestione per monitorare la qualità del servizio ed il livello di soddisfazione degli utenti, una volta che il progetto sia divenuto operativo;
- b) per i progetti soggetti alla sua approvazione, pretendere che nelle convenzioni di sovvenzione venga incluso un numero minimo di indicatori di risultato con relativi valori-obiettivo, e che questi vengano in seguito misurati;
- c) per i progetti soggetti alla sua approvazione, pretendere che la stima del numero di utenti attesi sia analizzata con maggior rigore e che la scelta della modalità di trasporto sia giustificata da un raffronto quantitativo tra differenti opzioni di trasporto;
- d) per i progetti soggetti alla sua approvazione, pretendere che i progetti di trasporto urbano siano inclusi in una politica coerente in tema di mobilità;
- e) pretendere che gli aspetti menzionati alle lettere da a) a d) siano altresì presi in considerazione dalle autorità degli Stati membri quando sono queste ultime a gestire progetti di trasporto urbano finanziati dall'UE.

## Le principali sfide dei trasporti urbani in Europa

### 01

La percentuale di popolazione europea che vive nelle aree urbane è aumentata, passando dal 71 % del 2000 al 73 % del 2010. Ci si attende che questa tendenza continui, e che detta percentuale raggiunga l'82 % nel 2050<sup>1</sup>.

### 02

Le città europee devono sempre più far fronte a problemi connessi ai trasporti. La migrazione dalle città verso le periferie sta portando a strutture di insediamento che comportano lunghe distanze da percorrere. Questo fenomeno di espansione urbana va di pari passo con un aumento del numero di automobili possedute e del traffico dei pendolari.

### 03

Potenziare la mobilità riducendo al contempo il traffico, gli incidenti e l'inquinamento è una sfida comune a tutte le grandi città. Secondo la Commissione<sup>2</sup>, la congestione dei mezzi di trasporto all'interno e attorno alle aree urbane rappresenta un costo pari a circa 100 miliardi di euro l'anno, ossia l'1 % del PIL dell'UE, dovuto a ritardi e inquinamento. In aggiunta, un incidente mortale su tre si verifica in aree urbane. La mobilità urbana produce il 40 % delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dal trasporto stradale e fino al 70 % delle altre sostanze inquinanti. Un altro serio problema delle aree urbane, che purtroppo continua ad aggravarsi, è rappresentato dall'inquinamento acustico, prodotto principalmente dal traffico stradale.

## Politica dell'UE in materia di trasporti urbani

### 04

Nello scorso decennio, la Commissione ha pubblicato diversi documenti di politica in materia di trasporti urbani (cfr. *allegato I*). Secondo un documento della Commissione, un sistema di trasporto urbano, per essere sostenibile, deve avere come obiettivo la libertà di movimento, la salute, la sicurezza e la qualità della vita delle generazioni attuali e di quelle future, nonché l'efficienza sotto il profilo ambientale ed una crescita economica senza esclusioni di sorta, in modo che tutti, compresi i ceti meno abbienti, gli anziani o i cittadini disabili, abbiano accesso a opportunità e servizi<sup>3</sup>.

### 05

A tal fine, la Commissione sostiene la ricerca, incoraggia una migliore gestione e diffonde buone pratiche, quali l'elaborazione di piani di mobilità urbana che promuovano il trasferimento modale (ossia una riduzione dell'utilizzo delle automobili private e un crescente uso dei trasporti pubblici), l'uso delle biciclette senza motore e gli spostamenti a piedi.

- 1 United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, *World Urbanisation Prospects: the 2011 revision*. Cfr. <http://esa.un.org/unpd/wup/index.htm>
- 2 I dati presentati nel presente paragrafo derivano dal libro verde della Commissione intitolato «Verso una nuova cultura della mobilità urbana» (COM(2007) 551 definitivo del 25 settembre 2007).
- 3 COM(2004) 60 definitivo dell'11 febbraio 2004, pag. 46.



**Il sostegno dell'UE ai progetti di trasporto urbano**

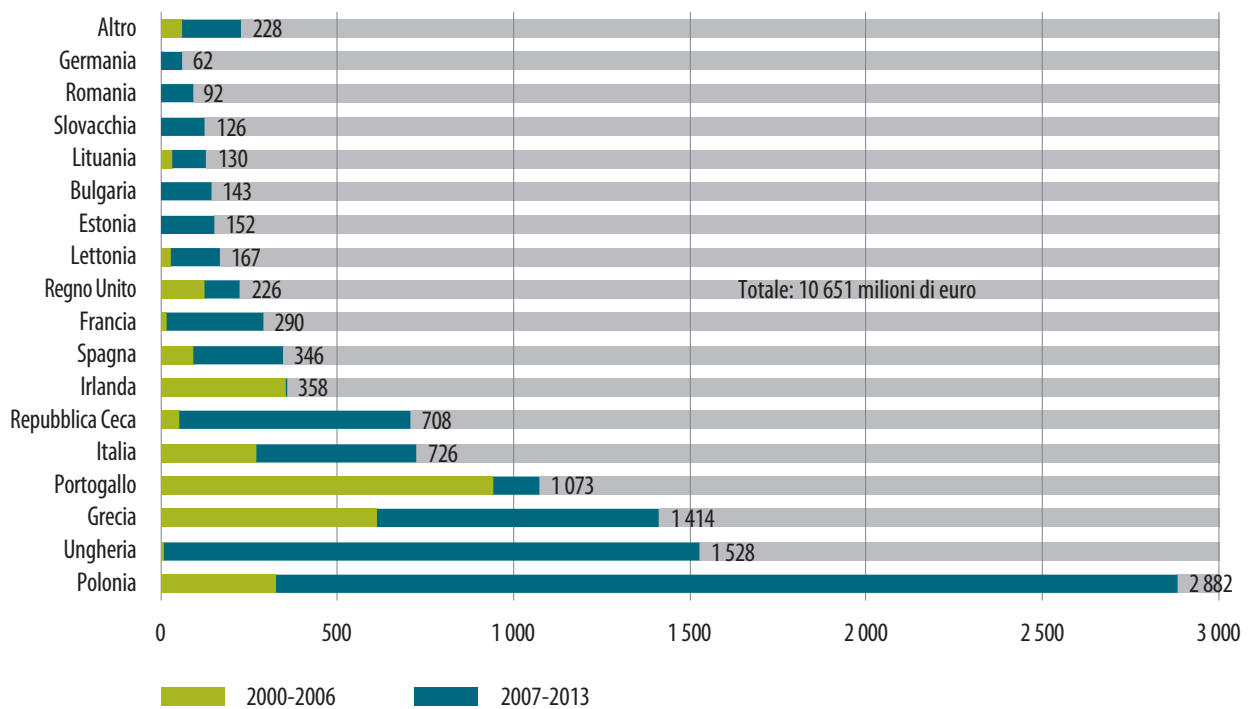
**06**

Il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) ed il Fondo di coesione possono cofinanziare progetti di trasporto urbano in regioni ammissibili degli Stati membri. Il contributo dell'UE, per i progetti di trasporto urbano, può arrivare di solito fino all'85 % della relativa spesa ammissibile.

**07**

I fondi UE stanziati per i trasporti urbani per i periodi 2000-2006 e 2007-2013 ammontano in totale a 10,7 miliardi di euro, ossia 2,9 miliardi per il primo periodo e 7,8 miliardi di euro per il secondo. La ripartizione totale per Stato membro è illustrata alla **figura 1**.

**Figura 1** Fondi del FESR e del Fondo di coesione destinati al trasporto urbano per i periodi di programmazione 2000-2006 e 2007-2013 (milioni di euro)



Fonte: Calcolo operato dalla Corte sulla base di dati della Commissione europea.

### 08

I progetti di trasporto urbano cofinanziati sono inclusi nei programmi operativi (PO) attuati dagli Stati membri con meccanismi di gestione concorrente. In particolare:

- a) la Commissione negozia e approva i PO proposti dagli Stati membri, e assegna i finanziamenti dell'UE;
- b) gli Stati membri gestiscono i PO, e li attuano selezionando i progetti e successivamente procedendo alla loro supervisione e valutazione;
- c) la Commissione valuta i sistemi nazionali di gestione e controllo, effettua un monitoraggio dell'attuazione dei PO, impegna i contributi finanziari dell'UE e li eroga sulla base delle spese approvate;
- d) la Commissione deve approvare i singoli progetti specifici presentati dagli Stati membri. Per il periodo di programmazione 2000-2006, l'approvazione della Commissione era necessaria per ciascun progetto del Fondo di coesione, qualunque fosse il costo totale, e per i progetti FESR il cui costo totale<sup>4</sup> eccedeva i 50 milioni di euro. Per il periodo di programmazione 2007-2013, è stata apportata una modifica: i progetti del Fondo di coesione di valore inferiore ai 50 milioni di euro<sup>5</sup> non sono più soggetti all'approvazione della Commissione.

### 09

Le due direzioni generali (DG) della Commissione che svolgono un ruolo significativo nel settore dei trasporti urbani sono:

- a) la DG Politica regionale ed urbana, responsabile della parte del bilancio UE che cofinanzia i progetti di trasporto urbano. Nell'ambito della valutazione di specifici progetti, consulta altre DG, in particolare la DG Mobilità e trasporti;
- b) la DG Mobilità e trasporti, responsabile della politica dei trasporti dell'UE.

- 4 Costo totale dichiarato nella richiesta di sovvenzione per ciascun progetto.
- 5 Dal 1° gennaio 2007 al 25 giugno 2010, la soglia era di 25 milioni di euro per progetti in materia di ambiente.

# Estensione ed approccio dell'audit

09

## 10

Il principale obiettivo del presente controllo di gestione era quello di valutare l'attuazione e l'efficacia dei progetti di trasporto pubblico urbano cofinanziati dai fondi strutturali dell'UE (di seguito: «i progetti»).

## 11

La Corte ha cercato di rispondere ai seguenti quesiti:

- a) i progetti sono stati attuati così come previsto nelle domande di sovvenzione?
- b) I servizi forniti dai progetti hanno soddisfatto le esigenze degli utenti?
- c) I progetti hanno raggiunto i propri obiettivi in termini di utilizzazione?

## 12

L'audit ha riguardato un campione di 26 progetti<sup>6</sup> cofinanziati dal FESR o dal Fondo di coesione nel corso dei periodi di programmazione 2000-2006 e 2007-2013. I progetti selezionati ai fini dell'audit sono situati presso 11 città di cinque Stati membri (Spagna, Francia, Italia, Polonia e Portogallo). I fondi UE destinati ai trasporti urbani in questi cinque Stati (5,3 miliardi di euro) rappresentano il 50 % del totale dei finanziamenti UE (10,7 miliardi di euro). Il campione include progetti che consistevano nella creazione, estensione o ammodernamento di linee ferroviarie (tre), metropolitane (otto), metropolitane leggere<sup>7</sup> (quattro), tramvie (sei) e linee di autobus (uno). Gli interventi previsti variavano da una singola linea o una semplice sezione fino ad un'intera rete. Il campione include altresì quattro progetti di informatizzazione, su scala più ridotta, relativi a sistemi di esercizio, d'informazione e di emissione dei biglietti (cfr. *allegato II*).

## 13

Per i periodi di programmazione 2000-2006 e 2007-2013, i progetti soggetti all'approvazione della Commissione hanno rappresentato rispettivamente il 66 % ed il 78 % dei finanziamenti destinati in totale dal FESR e dal Fondo di coesione al trasporto urbano (cfr. paragrafo 8, lettera d)). Il campione di audit includeva 17 progetti soggetti a detta procedura di approvazione. I restanti nove progetti, inclusi quattro progetti più piccoli in materia di tecnologie dell'informazione, sono stati approvati dalle autorità di gestione dei rispettivi Stati membri.

## 14

Al momento dell'audit, 20 dei 26 progetti erano completati ed operativi. Tre progetti non erano stati completati, due erano parzialmente ultimati ed operativi, mentre uno era stato completato da poco e non era ancora operativo.

## 15

Al fine di individuare principi di audit e buone pratiche nel settore del trasporto urbano, la Corte ha consultato rappresentanti di diverse organizzazioni esperti nel campo del trasporto urbano, compresa l'UITP<sup>8</sup> (*Union Internationale des Transports Publics*), il CERTU<sup>9</sup> (*Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques*), e POLIS<sup>10</sup>.

- 6 I criteri in base ai quali i progetti sono stati selezionati ai fini dell'audit erano i seguenti: costo del progetto, tipo di progetto e data di attuazione prevista.
- 7 La metropolitana leggera è un sistema di trasporto che sta a metà tra tram e metropolitana. Può essere considerata come un sistema di transito rapido a media capacità.
- 8 La UITP (Associazione internazionale del trasporto pubblico) è la rete internazionale per le autorità e gli operatori di trasporto pubblico, i decisori politici, le istituzioni scientifiche e l'industria delle forniture e dei servizi di trasporto pubblico.
- 9 Il CERTU svolge studi nei campi delle reti urbane, del trasporto, della pianificazione urbana e delle strutture pubbliche per conto dello Stato francese o a profitto di autorità locali, organismi pubblici, imprese investite di attribuzioni di servizio pubblico o categorie professionali interessate (Decreto 94-134 del 9 febbraio 1994).
- 10 POLIS è una rete di città e regioni europee che lavorano insieme per utilizzare tecnologie innovative e politiche per una mobilità maggiormente sostenibile.

### 16

Per ciascun progetto, l'équipe di audit ha incontrato, negli Stati membri, rappresentanti delle autorità di gestione, dei promotori dei progetti destinatari delle sovvenzioni UE (in genere autorità locali) e operatori (imprese pubbliche e private) che gestiscono quella modalità di trasporto. Gli auditor della Corte hanno inoltre utilizzato di persona le strutture cofinanziate e hanno fatto visita a centri operativi e di manutenzione.

Foto 1

### Metropolitana leggera in Portogallo



© Metro Transportes do Sul.

## I progetti sono stati attuati così come previsto nelle domande di sovvenzione?

### 17

Al fine di appurare se i progetti fossero attuati come previsto nelle domande di sovvenzione, la Corte ha tenuto conto di tre aspetti: il rispetto delle decisioni di sovvenzione in termini di attuazione fisica, i tempi e la dotazione finanziaria.

### 18

Quattro progetti erano stati completati prima che fosse richiesta una sovvenzione<sup>11</sup> e sono perciò stati esclusi dall'analisi. Un altro progetto è stato escluso perché inizialmente era previsto che venisse ultimato nel 2015. In aggiunta, molti altri progetti non sono stati considerati sotto tutti e tre i criteri, a motivo di ritardi o di non finalizzazione dei costi totali del progetto.

### 19

Infine, per questo quesito, l'audit ha riguardato 18 progetti sotto il profilo dell'attuazione fisica (paragrafo 20), 21 progetti sotto il profilo del rispetto dei termini ultimi di completamento (paragrafi 21 e 22) e 19 progetti in riferimento ai costi totali sostenuti (paragrafi 23-25).

## La maggior parte dei progetti è stata realizzata fisicamente

### 20

Per 14 progetti, le infrastrutture, le attrezzature e il materiale rotabile sono stati realizzati secondo quanto previsto nelle specifiche di progetto; in tre casi, sono state notate discrepanze di trascurabile entità. Per un altro progetto, circa un terzo dei 70 pannelli informativi consegnati nel 2008 non erano stati ancora installati. I comuni interessati non avevano concesso la necessaria autorizzazione per vari motivi: ad esempio, alcuni di essi richiedevano il pagamento di una tassa.

## Quattro progetti infrastrutturali hanno registrato notevoli ritardi di attuazione

### 21

Otto progetti hanno rispettato il termine ultimo, mentre per sette progetti vi sono stati ritardi anche fino a nove mesi.

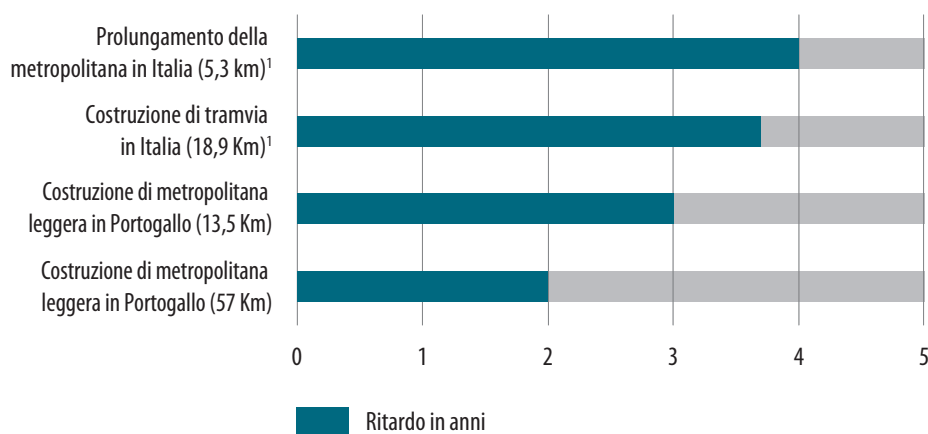
### 22

Sei progetti, compresi quattro progetti infrastrutturali, avevano superato considerevolmente i tempi previsti (cfr. **figura 2**), con ritardi compresi tra due e quattro anni, stando alle più recenti previsioni. Esempi di progetti interessati da notevoli ritardi sono illustrati nel **riquadro 1**.

11 Per l'UE, finanziare progetti completati fa sorgere il rischio di effetto inerziale, mettendo quindi a rischio il valore aggiunto di tali finanziamenti. La Corte osserva che tale questione è stata risolta dalla Commissione nelle proposte legislative per il quadro finanziario 2014-2020.

Figura 2

### Progetti infrastrutturali aventi notevoli ritardi di attuazione



<sup>1</sup> Previsioni.

Fonte: Calcolo della Corte sulla base dei dati forniti dai promotori.

Riquadro 1

### Esempi di progetti interessati da notevoli ritardi

- La completa messa in uso di una metropolitana leggera (Portogallo) ha avuto luogo nel novembre 2008, tre anni dopo la data inizialmente prevista. La principale ragione era la difficoltà nel rendere disponibile il terreno necessario, nonostante esso fosse di proprietà dei comuni.
- La prima linea di una tramvia (Italia) è stata completata nel febbraio 2010, con un leggero ritardo di tre mesi. Era previsto che due linee aggiuntive venissero realizzate entro il giugno 2012. In seguito ad un referendum, il tracciato è stato considerevolmente modificato, al fine di evitare l'attraversamento del centro storico della città. La realizzazione del progetto è stata rinviata, di conseguenza, di quattro anni.

**Tre progetti hanno superato di oltre il 20 % la propria dotazione finanziaria iniziale**

**23**

Nove progetti sono stati ultimati nel rispetto della dotazione finanziaria iniziale.

**24**

Dieci progetti hanno ecceduto la propria dotazione finanziaria iniziale (cfr. **figura 3**): si tratta di otto progetti ultimati e di due progetti in corso che avrebbero dovuto essere completati al momento dell'audit. Per tre progetti completati vi è stato un notevole sfioramento dei costi, pari ad almeno il 20 % della dotazione finanziaria

iniziale. I principali fattori che hanno causato detto sfioramento sono stati i seguenti: difficoltà tecniche dovute alle condizioni del suolo, scoperte archeologiche, problemi amministrativi, revisioni del prezzo dei contratti oppure modifiche del progetto. Esempi di progetti per i quali si è avuto uno sfioramento dei costi sono illustrati nel  **riquadro 2**.

**25**

Lo sfioramento dei costi relativi a questi progetti può accrescere l'onere finanziario per le autorità pubbliche degli Stati membri, ma non ha ripercussioni sull'importo totale della sovvenzione pagabile dall'UE (cfr. paragrafi 47 e 48).

**Figura 3**

**Progetti per i quali si è avuto uno sfioramento dei costi**



<sup>1</sup> Previsioni.

Fonte: Calcolo della Corte sulla base dei dati forniti dai promotori.

### Esempi di progetti per i quali si è avuto uno sfioramento dei costi

- Un prolungamento della metropolitana (Polonia) ha incontrato una serie di difficoltà che hanno incrementato i costi di 47 milioni di euro (+ 22 %). Dette difficoltà comprendevano condizioni particolarmente sfavorevoli del terreno, un incremento eccezionale dei prezzi dei servizi e dei materiali di costruzione, la riprogettazione dei tetti degli edifici in seguito a nuovi standard di legge, l'utilizzo di metodi moderni di isolamento dalle vibrazioni ed una modifica della funzione designata di un edificio.
- Il costo totale di una metropolitana leggera (Portogallo) è ammontato a 399 milioni di euro, ossia 75 milioni di euro in più (+ 23 %) rispetto alla dotazione finanziaria iniziale. I costi in eccesso sono stati sostenuti dal bilancio dello Stato, e corrispondono a 48 milioni di euro per revisione prezzi e lavori aggiuntivi, più 27 milioni di euro per compensare l'operatore per la perdita di reddito per tre anni a causa di ritardi nel rendere disponibile il terreno di proprietà pubblica (cfr. primo esempio del **riquadro 1**).

### I servizi forniti dai progetti hanno soddisfatto le esigenze degli utenti?

#### 26

Sotto questo profilo, sono stati esaminati 21 progetti (paragrafi 26-34), incluso un progetto di tramvia per il quale solo una linea su tre era operativa. I restanti cinque progetti non erano operativi al momento dell'audit.

#### 27

Sulla base di un'analisi di questionari e altre informazioni fornite dai promotori dei progetti e dagli operatori, i servizi di trasporto pubblico sono soddisfacenti per gli utenti quando sono puntuali, frequenti, affidabili, confortevoli, sicuri, puliti, facilmente accessibili, dal costo abbordabile e fornenti informazioni appropriate. Sono stati analizzati gli indicatori di monitoraggio usati dagli operatori e i sondaggi sul gradimento degli utenti, al fine di appurare se i servizi forniti dai progetti soddisfino le esigenze degli utenti. Si è altresì tenuto conto di aspetti connessi all'accessibilità dei trasporti pubblici.

### Le informazioni raccolte in base agli indicatori di monitoraggio degli operatori sono state positive

#### 28

Tra i progetti, 18 includevano indicatori (ad esempio, puntualità, pulizia dei veicoli e informazioni per i viaggiatori) che erano stabiliti e monitorati dagli operatori e che mostravano che i servizi offerti dai progetti erano in linea con i rispettivi valori-obiettivo fissati. Il tipo e il livello degli indicatori variava tra progetti, ed in alcuni casi erano basilari e di limitata utilità. In due casi (cfr. **riquadro 3**) sono state individuate carenze nei servizi forniti.



Foto 2

## Treno in Polonia



Fonte: Corte dei conti europea.

Riquadro 3

## Carenze incidenti sui servizi offerti

- Un aumento del numero di treni con un ritardo superiore a cinque minuti ha inciso negativamente sulla puntualità di una linea di metropolitana (Italia). Gli auditor hanno altresì notato che non era disponibile al pubblico un orario dei treni, né presso le stazioni né a bordo dei treni. In nessuna delle quattro stazioni della metropolitana realizzate dal progetto vi erano pannelli elettronici che indicassero i tempi di attesa previsti. In caso di ritardo, non veniva dato alcun annuncio al pubblico, e la linea non era attrezzata con display per comunicazioni agli utenti.
- Il numero di treni (Polonia) circolanti sulla linea ferroviaria cofinanziata dall'UE era inferiore del 25 % rispetto a quanto programmato (tre treni l'ora invece di quattro). Ciò era dovuto alla limitata portata della linea ferroviaria di connessione nel centro città, il che provocava traffico.

## 29

Detti indicatori permettono agli operatori del trasporto di adottare le necessarie misure correttive al fine di migliorare il servizio offerto agli utenti. Possono altresì essere utili agli operatori in termini di efficienza operativa. Ad esempio, in sette casi hanno portato ad adeguare i servizi di trasporto alla domanda effettiva.

## 30

In cinque casi, gli indicatori che legavano la remunerazione dell'operatore di trasporto alla qualità del servizio fornito sono stati richiesti contrattualmente dal promotore dei progetti. Si tratta di una buona pratica, di cui viene fornito un esempio nel **riquadro 4**.

**Esempio di buona pratica: legare la remunerazione alla qualità del servizio**

Un contratto di esercizio di una metropolitana (Portogallo) contiene un'ampia gamma di indicatori e valori-obiettivo relativi al servizio offerto, riguardanti i ritardi, il funzionamento delle scale mobili, il livello di luminosità, la pulizia delle stazioni e dei veicoli, nonché il numero di guasti ed i problemi di segnalazione. In un primo tempo, i rispettivi valori-obiettivo non sono stati raggiunti. Le carenze riguardavano principalmente la puntualità, ed occasionalmente la pulizia ed il numero di guasti. Ciò ha portato a penali per l'operatore, che andavano da 10 000 euro a 30 000 euro al mese. La situazione è gradualmente migliorata ed i valori-obiettivo sono stati raggiunti con continuità per tutti gli indicatori.

**I sondaggi sul gradimento degli utenti, ove realizzati, hanno registrato risultati positivi****31**

I sondaggi sul gradimento degli utenti aiutano a misurare la qualità così come percepita dagli utenti e sono svolti al fine di dare la possibilità di migliorare i servizi di trasporto. Possono mettere in evidenza gli aspetti più soddisfacenti, nonché le rimostranze/preoccupazioni alle quali bisogna dare risposta. Possono anche indicare cambiamenti nel livello di soddisfazione degli utenti nel tempo, e talvolta forniscono interessanti raffronti tra le diverse linee di una stessa rete.

**32**

Per nove dei progetti controllati erano disponibili sondaggi sul gradimento degli utenti. Il punteggio dei diversi questionari indicava un elevato livello di soddisfazione degli utenti dei trasporti pubblici.

**In genere, i servizi di trasporto erano accessibili****33**

In base ad un controllo fisico, le stazioni e i veicoli realizzati nell'ambito dei progetti erano in genere facilmente accessibili a pedoni, passeggini e sedie a rotelle.

**34**

Basandosi su un'analisi di informazioni a disposizione del pubblico (ad esempio, reperibili su Internet), tutti i fornitori di servizi per i progetti controllati offrono tariffe speciali scontate per favorire alcune categorie di utenti, quali studenti e persone in cerca di un impiego.

### I progetti hanno raggiunto i propri obiettivi in termini di utilizzazione?

#### 35

Sei progetti sono stati esclusi dall'analisi riguardante questo aspetto, a motivo del loro livello di attuazione. I paragrafi da 36 a 48 riguardano perciò 20 progetti.

#### 36

Oltre alla soddisfazione delle esigenze degli utenti (cfr. paragrafi 28-34), l'aspetto più importante da considerare quando si valuta la performance del trasporto pubblico è il grado di utilizzo, in genere espresso in numero di passeggeri, di corse, di chilometri percorsi, o in tasso di occupazione. Il trasferimento modale, ossia il fatto che la gente cambia il proprio modo di trasporto passando dall'automobile privata al tram, può anch'esso fornire un'indicazione del successo dei trasporti pubblici.

### Pochi progetti hanno un numero di utenti corrispondente alle aspettative

#### 37

Per 12 dei progetti esaminati, erano disponibili valori-obiettivo ed i corrispondenti dati sui livelli di utilizzo. Un raffronto tra utilizzo previsto in date specifiche e utilizzo effettivo mostra che solo due dei 12 progetti hanno raggiunto il valore-obiettivo prefissato (cfr. **riquadro 5**). I rimanenti 10 progetti, comprendenti 9 progetti infrastrutturali, non sono riusciti a raggiungere il livello di utilizzo che si erano prefissati, ed in alcuni casi hanno mostrato un tasso di sottoutilizzo enorme (cfr. **figura 4**).

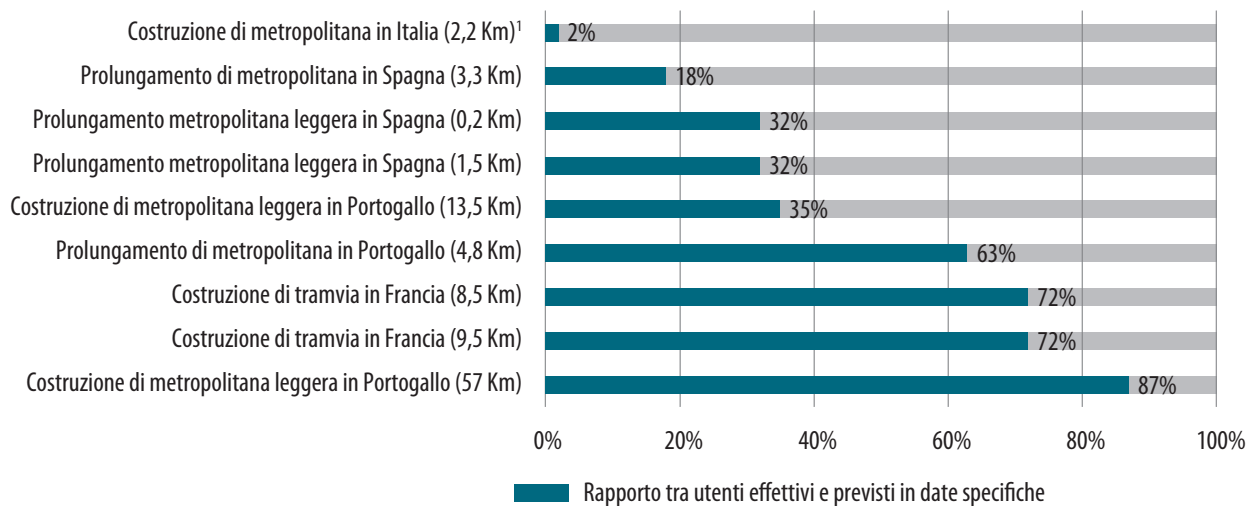
#### Riquadro 5

### Due progetti per i quali erano disponibili valori-obiettivo e dati e che hanno raggiunto i propri obiettivi

- Una nuova linea di tram (Italia) ha avuto 12,2 milioni di passeggeri nel 2012, ossia il 113 % del valore-obiettivo (10,8 milioni). Secondo il promotore, questo risultato era dovuto principalmente al buon coordinamento con la rete degli autobus e alle tariffe integrate.
- Il numero annuo di corse in una rete di autobus (Francia) è stato pari al 99,2 % di quanto previsto, per il 2011, in un'analisi socio-economica svolta nel 2009. È cresciuto del 12 %, passando dai 4,3 milioni del 2008 (anno in cui il progetto è divenuto operativo) ai 4,8 milioni del 2011 (la misurazione più recente).

Figura 4

### Progetti infrastrutturali con un numero di utenti risultato inferiore alle previsioni



<sup>1</sup> Secondo il promotore, la situazione dovrebbe migliorare con il completamento di altre sezioni di questa linea della metropolitana.

Fonte: Calcolo della Corte sulla base dei dati forniti dai promotori.

## 38

Per i restanti otto progetti, per i quali non erano disponibili valori-obiettivo o dati corrispondenti, la Corte ha utilizzato altre fonti di informazione per determinare se il loro utilizzo

fosse soddisfacente. Per quattro di questi progetti, sono stati rilevati elementi comprovanti buoni risultati (cfr. esempi nel riquadro 6), mentre per gli altri quattro sono stati constatati scarsi risultati.

Riquadro 6

### Esempi di progetti per i quali non erano disponibili valori-obiettivo ma rispetto ai quali sono stati osservati segni di buoni risultati

- Un progetto consisteva nell'ammodernamento di due tratte di tramvia (Polonia). Per una tratta, il confronto tra i dati precedenti e quelli successivi al progetto indicava un aumento dei passeggeri del 49 % nelle ore di punta, e del 29 % in un giorno lavorativo.
- Per la nuova tratta di un altro progetto tramviario (Polonia), i dati indicavano 2 500 passeggeri l'ora nelle ore di punta, e 35 700 passeggeri per giorno lavorativo, il che è ritenuto soddisfacente secondo un parametro di riferimento disponibile<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> Per una tramvia, la cifra di 2 500 passeggeri è coerente con lo spettro di capacità stabilito dall'UITP per vari modi di trasporto urbano. [http://www.btrust.org.za/library/assets/uploads/documents/2\\_Resource%20docs\\_Making%20the%20Right%20Choice.pdf](http://www.btrust.org.za/library/assets/uploads/documents/2_Resource%20docs_Making%20the%20Right%20Choice.pdf)

## Molte cause di sottoutilizzo avrebbero potuto essere affrontate

### 39

I principali fattori sui quali il promotore e/o le autorità locali avevano un'influenza diretta<sup>13</sup> e che hanno portato alla sottoutilizzazione dei progetti controllati, possono essere classificati in due categorie: carenze nella concezione del progetto (insufficienti studi di fattibilità, inclusa la sovrastima degli utenti) e, più gravemente, carenze nella politica di mobilità (assenza di coordinamento tra le modalità di trasporto e con la politica in materia di parcheggi, assenza di un piano di mobilità urbana).

### 40

Questi fattori hanno inciso sui tassi di utilizzo di 11 dei 14 progetti ritenuti sottoutilizzati (paragrafi 37 e 38)<sup>14</sup>. Sette progetti erano stati approvati dalla Commissione e quattro dagli Stati membri. Il **riquadro 7** fornisce alcuni esempi.

### 41

Le cause del sottoutilizzo avrebbero potuto essere oggetto di un'analisi più approfondita nel corso della fase di concezione e pianificazione del progetto.

- 13 Un fattore esterno che può aver inciso negativamente sull'utilizzo dei trasporti urbani realizzati con i progetti è la crisi economica e finanziaria internazionale.
- 14 Sull'utilizzo di quanto realizzato dai progetti possono incidere molteplici fattori, e per questi 11 progetti ne sono stati individuati 23.

## Riquadro 7

### Esempi di cause di sottoutilizzo

- Per una metropolitana leggera (Portogallo) di 58 stazioni che sostituiva parte di una rete di autobus, il promotore ha sostenuto che il numero di utenti è stato sovrastimato di circa il 30 % a causa della mancanza di un sistema affidabile per il conteggio degli utilizzatori dell'autobus. Lo studio di fattibilità aveva ravvisato nella politica in materia di parcheggi una condizione essenziale per ottenere la domanda attesa ed il passaggio dal trasporto individuale a quello collettivo. Tuttavia, mancavano ancora i parcheggi di scambio presso entrambi i capolinea della linea Nord-Sud, nonché una stazione-terminal per l'autobus fuori città. Per di più, le aree di parcheggio nel centro della città erano disponibili a prezzi attraenti (il prezzo per parcheggiare in centro era identico al prezzo del parcheggio di scambio; a quest'ultimo andava sommato il prezzo del biglietto della metropolitana). L'utilizzo della rete metropolitana è al di sotto delle attese in termini di numero di passeggeri (87 %), di numero di passeggeri provenienti da altre modalità di trasporto (55 %) e di tasso di occupazione (62 %). Il tasso di occupazione per le ultime tre stazioni di una linea è inferiore al 5 %.
- In risposta alla forte richiesta del pubblico di porre termine all'isolamento sociale, è stata costruita una nuova stazione della metropolitana (Spagna). L'analisi delle esigenze di mobilità precedente il progetto non includeva un raffronto quantificato delle diverse opzioni di trasporto. Il numero di utenti rappresenta soltanto il 18 % del valore-obiettivo.
- Una nuova linea di tram (Francia) ha avuto 8,3 milioni di passeggeri l'anno, ossia il 72 % del valore-obiettivo (11,6 milioni). Allo stesso tempo, l'uso delle automobili private è cresciuto, passando dal 60 % al 65 % degli spostamenti dal 1997 al 2011, mentre l'obiettivo del piano di mobilità urbana era di ridurre tale percentuale al 59 % già nel 2005. Secondo l'autorità competente in materia di trasporti, la domanda per il tram è influenzata negativamente dalla scarsa qualità dei servizi di trasporto offerti dalla rete degli autobus e da una politica dei parcheggi inadeguata. Il numero di posti di parcheggio nel centro della città è cresciuto del 17 % tra il 2005 ed il 2012, nonostante fosse già considerato eccessivo nel *Plan de Déplacement Urbain* (Piano dei trasporti urbani) del 2005.

### La sottoutilizzazione può influenzare negativamente il conseguimento dei benefici attesi ...

#### 42

Per ciascun progetto presentato all'approvazione della Commissione, la domanda di sovvenzione descrive i benefici attesi, diversi dal livello di utilizzo, quali la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, del traffico, degli incidenti e del consumo di carburante, che a loro volta dovrebbero avere un impatto positivo più ampio sull'ambiente, la salute pubblica, la crescita e l'occupazione, in particolare tramite la riduzione del traffico.

#### 43

Questi benefici attesi vengono stimati dai promotori dei progetti sulla base di un indicatore chiave quale il numero di passeggeri che passano dalle auto private al trasporto pubblico. Quindi, se il tasso di utilizzo dei progetti del trasporto pubblico non raggiunge i valori-obiettivo stabiliti, anche detti benefici potrebbero risentirne.

### ... che non è monitorato ...

#### 44

Nella valutazione socio-economica si tiene conto dei benefici attesi. Questi ultimi sono un fattore importante per la decisione di investire denaro pubblico in progetti di trasporto urbano, che per natura non sono finanziariamente sostenibili.

#### 45

Sebbene essi venissero inizialmente stimati, non vi era alcun monitoraggio sistematico per stabilire i benefici attesi effettivamente conseguiti per i progetti in questione.

#### 46

Ciononostante, in due delle città visitate gli auditor della Corte hanno notato che era stato elaborato, e successivamente monitorato, un insieme di indicatori sugli aspetti influenzati dai progetti cofinanziati.

Foto 3

### Tram in Italia



Fonte: Corte dei conti europea.

### ... e può anche accrescere l'onere finanziario per le autorità pubbliche

#### 47

Per tutti i progetti controllati, che per natura non sono finanziariamente sostenibili, gli introiti operativi non hanno coperto del tutto i costi operativi e di manutenzione, e la differenza è stata finanziata con sussidi pubblici<sup>15</sup>.

#### 48

Per i 14 progetti sottoutilizzati, il minor numero di utenti rispetto a quanto inizialmente previsto ha condotto a minori introiti derivanti dalla vendita dei biglietti. Ciò è stato compensato da un sussidio pubblico più elevato del previsto, tranne in un caso in cui gli effettivi introiti operativi hanno superato le attese in ragione di aumenti tariffari.

15 Ad esempio, i sussidi pubblici rappresentano il 9 % della dotazione finanziaria annua di una rete di metropolitana leggera, il 66 % della dotazione di un'altra rete metropolitana leggera (contro un previsto 0 %), il 68 % di quella di una rete tramviaria, ed il 75 % di quella di una rete di autobus.

#### Foto 4

### Tram e autobus in Francia



Fonte: Corte dei conti europea.



# Conclusioni e raccomandazioni

## 49

La conclusione generale del presente audit è la seguente: nonostante siano stati attuati in modo soddisfacente ed in genere soddisfino i bisogni degli utenti, i progetti di trasporto urbano cofinanziati dall'UE sono spesso sottoutilizzati, e ciò ha un impatto sulla loro performance complessiva.

## Attuazione dei progetti

## 50

Per la maggior parte dei progetti, le infrastrutture, le attrezzature e il materiale rotabile sono stati realizzati secondo quanto previsto nelle specifiche di progetto (paragrafo 20).

## 51

Per quattro progetti, si sono verificati notevoli ritardi, compresi tra i due e i quattro anni in base alle più recenti previsioni. I ritardi erano dovuti a ostacoli naturali o storici, modifiche apportate in ritardo, problemi di coordinamento e ritardi nel rendere disponibile il terreno (paragrafi 21 e 22).

## 52

Per tre progetti vi è stato un notevole superamento dei costi previsti, pari al 20 %, a causa di ritardi, difficoltà di natura tecnica, problemi amministrativi e mancanza di coordinamento (paragrafi da 23 a 25).

## Servizi forniti dai progetti

## 53

Gli indicatori monitorati dagli operatori di trasporto e i sondaggi sulla soddisfazione degli utenti, ove disponibili, mostrano che i progetti soddisfano le esigenze degli utenti. Tuttavia, non tutti i progetti esaminati hanno beneficiato dell'applicazione di tali strumenti di gestione. Sono state individuate alcune buone pratiche, quale l'inclusione di indicatori nel contratto d'esercizio concluso tra il promotore e l'operatore: la remunerazione di quest'ultimo è quindi collegata ai risultati ottenuti. Le strutture e i servizi forniti dai progetti erano in genere facilmente accessibili (paragrafi da 26 a 34).

## Utilizzazione dei progetti

## 54

Il 40 % dei progetti esaminati mancava di valori-obiettivo e/o di dati sull'utilizzazione. Ciò ha impedito la misurazione del tasso di utilizzo del progetto, che è un indicatore chiave di performance per valutare la performance dei progetti di trasporto pubblico (paragrafo 37).

## 55

Laddove mancavano informazioni sull'utilizzo, gli auditor della Corte hanno raccolto vari altri dati, al fine di pervenire ad una conclusione circa la performance del progetto. Nel complesso, la Corte ritiene che due terzi dei progetti siano sottoutilizzati (paragrafi 37 e 38).



## Conclusioni e raccomandazioni

### 56

I due principali fattori che portano al sottoutilizzo della maggior parte dei progetti controllati, e sui quali il promotore e/o le autorità locali hanno diretta influenza, sono le carenze di concezione del progetto e le carenze della politica di mobilità (paragrafi 39-41).

### 57

Il fatto di avere meno passeggeri del previsto implica anche una performance inferiore al previsto in termini di benefici economici e sociali (ad esempio, riduzione di inquinamento e traffico). Tuttavia, a ciò non viene in genere dato seguito da parte dei promotori o delle autorità nazionali (paragrafi 42-46). Ciò implica anche che vi possa essere bisogno di ulteriori finanziamenti pubblici al fine di assicurare la sostenibilità finanziaria dei progetti di trasporto urbano in questione (paragrafi 47 e 48).

#### Raccomandazione 1

---

Per i progetti soggetti alla sua approvazione, la Commissione dovrebbe pretendere che vengano posti in essere strumenti di gestione per monitorare, una volta che il progetto sia operativo, la qualità del servizio ed il livello di soddisfazione degli utenti, quali ad esempio:

- a) un insieme minimo di indicatori, con relativi valori-obiettivo, da includere nei contratti d'esercizio e, ove possibile, un collegamento tra la remunerazione dell'operatore e i risultati ottenuti;
- b) sondaggi sul grado di soddisfazione degli utenti, che consentirebbero di intraprendere azioni appropriate per meglio soddisfare le aspettative degli utenti.

#### Raccomandazione 2

---

Per i progetti soggetti alla sua approvazione, la Commissione dovrebbe pretendere che nelle convenzioni di sovvenzione venga incluso un numero minimo di indicatori di risultato, con relativi valori-obiettivo, e che questi vengano in seguito misurati, affinché:

- a) il tasso di utilizzo dei trasporti pubblici, che è un indicatore chiave di performance per questo tipo di progetti, venga monitorato e valutato;
- b) i benefici attesi, quali riduzione dell'inquinamento, del rumore e del traffico, nonché incremento della sicurezza stradale, siano monitorati e valutati.

#### Raccomandazione 3

---

Per i progetti soggetti alla sua approvazione, la Commissione dovrebbe pretendere che la stima del numero di utenti attesi sia analizzata con maggior rigore e che la scelta della modalità di trasporto sia giustificata da un raffronto quantitativo tra differenti opzioni di trasporto.

### Raccomandazione 4

Per i progetti soggetti alla sua approvazione, la Commissione dovrebbe pretendere che i progetti siano integrati in una politica in tema di mobilità che:

- a) si prefigga la coerenza di tutte le modalità e forme di trasporto, inclusa la politica in materia di parcheggi, nell'intero agglomerato urbano;
- b) dimostri che il progetto è prioritario ed il più consono;
- c) indichi fino a che punto il progetto contribuirà agli obiettivi generali della politica stessa (ad esempio, trasferimento modale).

### Raccomandazione 5

La Commissione dovrebbe altresì pretendere che gli aspetti menzionati nelle raccomandazioni da 1 a 4 siano altresì presi in considerazione dalle autorità degli Stati membri quando sono queste ultime a gestire progetti di trasporto urbano finanziati dall'UE.

La presente relazione è stata adottata dalla Sezione II, presieduta da Henri GRETHEN, Membro della Corte dei conti, a Lussemburgo nella riunione del 5 febbraio 2014.

*Per la Corte dei conti*



Vitor Manuel da SILVA CALDEIRA  
*Presidente*

## Politica UE in materia di trasporto urbano: documenti pubblicati negli ultimi dieci anni

### 01

Libro bianco del 2001: «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», COM(2001) 370 definitivo.

### 02

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: «Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano» COM(2004) 60 definitivo.

### 03

Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo relativa ad una Strategia tematica sull'ambiente urbano, COM(2005) 718 definitivo.

### 04

Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo: «Mantenere l'Europa in movimento — Una mobilità sostenibile per il nostro continente». Riesame intermedio del libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea, COM(2006) 314 definitivo.

### 05

Comunicazione della Commissione intitolata: «Piano d'azione per l'efficienza energetica: concretizzare le potenzialità», COM(2006) 545 definitivo.

### 06

Libro verde della Commissione: «Verso una nuova cultura della mobilità urbana», COM(2007) 551 definitivo.

### 07

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: «Piano d'azione sulla mobilità urbana», COM(2009) 490 definitivo.

### 08

Libro bianco «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile», COM(2011) 144 definitivo.

## Situazione dei progetti controllati al momento dell'audit

| Stato / Città  | Progetto  | Operativo da            | Costo totale definitivo <sup>3</sup> | Spese ammissibili (A) | Sovvenzione UE |        | Progetto approvato da Commissione (COM) o Stato membro (SM) <sup>4</sup> |
|----------------|---|-------------------------|--------------------------------------|-----------------------|----------------|--------|--|
|                |   |                         | (milioni di euro)                    |                       | % di (A)       |        |  |
| <b>Spagna</b>  |   |                         |                                      |                       |                |        |  |
| Barcellona     | Prolungamento della linea 3 della metropolitana di 0,6 km (una stazione)        | Maggio 2001             | 82,5                                 | 19,3                  | 5,5            | 28,5 % | SM   |
|                | Prolungamento della linea 3 della metropolitana di 2,2 km (2 stazioni)          | Settembre 2008          | 106,9                                | 40,5                  | 9,6            | 23,7 % | SM   |
|                | Prolungamento della linea 11 della metropolitana leggera di 1,5 km (2 stazioni) | Dicembre 2003           | 51,8                                 | 22,7                  | 6,8            | 30,0 % | SM   |
|                | Prolungamento della linea 11 della metropolitana leggera di 0,2 km (2 stazioni) | Dicembre 2003           | 56,9                                 | 16,7                  | 4,4            | 26,3 % | SM   |
| Madrid         | Prolungamento della linea 11 della metropolitana di 3,3 km (una stazione)       | Ottobre 2010            | 167,6                                | 113,9                 | 50,3           | 44,2 % | COM  |
| <b>Francia</b> |   |                         |                                      |                       |                |        |  |
| Le Havre       | Costruzione di una tratta di tramvia lunga 13 km                                | Non ancora <sup>2</sup> | 394,7                                | 249,5                 | 10,0           | 4,0 %  | COM  |
|                | Sistema di esercizio e di informazione  | Parzialmente            | 1,9                                  | 0,7                   | 0,3            | 47,1 % | SM   |
| Val de Sambre  | Costruzione di corsie per autobus lunghe 8,4 km                                 | Dicembre 2008           | 88,7                                 | 50,7                  | 15,9           | 31,4 % | COM  |
| Valenciennes   | Costruzione di una tratta di tramvia lunga 9,5 km, troncone 1                   | Luglio 2006             | 263,7                                | 106,1                 | 5,1            | 4,8 %  | COM  |
|                | Costruzione di una tratta di tramvia lunga 8,5 km, troncone 2                   | Settembre 2007          | 67,8                                 | 45,4                  | 7,5            | 16,5 % | COM  |
| <b>Italia</b>  |   |                         |                                      |                       |                |        |  |
| Firenze        | Costruzione di un tracciato lungo 18,9 km per le linee tramviarie 1, 2 e 3      | Parzialmente            | 688,0                                | 159,9                 | 53,3           | 33,3 % | COM  |
|                | Sistema informativo   | Maggio 2012             | 0,3                                  | 0,3                   | 0,1            | 33,3 % | SM   |
| Napoli         | Prolungamento della linea L1 della metropolitana di 5,3 km (sei stazioni)       | Non ancora              | 1 524,0                              | 1 015,0               | 507,0          | 50,0 % | COM  |
|                | Costruzione di 2,2 km e di 4 stazioni per la linea L6 della metropolitana       | Febbraio 2007           | 140,9                                | 122,3                 | 61,2           | 50,0 % | COM  |
|                | Prolungamento della linea L6 della metropolitana di 3,3 km (4 stazioni)         | Atteso per il 2015      | 643,0                                | 173,1                 | 86,5           | 50,0 % | COM  |

| Stato / Città              | Progetto  | Operativo da            | Costo totale definitivo <sup>3</sup> | Spese ammissibili (A) | Sovvenzione UE  |               | Progetto approvato da Commissione (COM) o Stato membro (SM) <sup>4</sup> |
|----------------------------|---|-------------------------|--------------------------------------|-----------------------|-----------------|---------------|--|
|                            |   |                         | (milioni di euro)                    |                       | % di (A)        |               |  |
| <b>Polonia<sup>1</sup></b> |   |                         |                                      |                       |                 |               |  |
| Cracovia                   | Ammodernamento/ricostruzione di 4 km di linea e acquisto di 24 tram             | Maggio 2008             | 63,7                                 | 51,9                  | 25,7            | 49,5 %        | COM  |
|                            | Costruzione/ricostruzione di 5,4 km di linea e acquisto di 24 tram              | Giugno 2011             | 107,2                                | 92,0                  | 54,2            | 58,9 %        | COM  |
| Varsavia                   | Prolungamento della Linea 1 della metropolitana di 4 km (quattro stazioni)      | Ottobre 2008            | 261,7                                | 189,8                 | 80,1            | 42,2 %        | COM  |
|                            | Ammodernamento (su 14 km) del collegamento ferroviario con l'aeroporto          | Settembre 2008          | 65,1                                 | 52,5                  | 13,7            | 26,1 %        | SM   |
|                            | Prolungamento di 2 km (con tunnel) del collegamento ferroviario con l'aeroporto | Non ancora <sup>2</sup> | 91,5                                 | 72,1                  | 50,5            | 70,0 %        | COM  |
|                            | Acquisto di 13 treni per il collegamento ferroviario con l'aeroporto            | Novembre 2011           | 86,2                                 | 69,7                  | 41,1            | 59,0 %        | COM  |
| <b>Portogallo</b>          |   |                         |                                      |                       |                 |               |  |
| Lisbona                    | Prolungamento della linea B della metropolitana di 4,8 km (5 stazioni)          | Marzo 2004              | 295,1                                | 266,0                 | 100,0           | 37,6 %        | COM  |
|                            | Costruzione di 13,5 km di metropolitana leggera, con 19 stazioni                | Novembre 2008           | 352,9                                | 265,0                 | 79,5            | 30,0 %        | COM  |
| Porto                      | Costruzione di 57 km di metropolitana leggera, con 58 stazioni                  | Marzo 2006              | 1 962,0                              | 890,4                 | 320,2           | 36,0 %        | COM  |
|                            | Sistema di biglietteria integrata   | Dicembre 2005           | 11,2                                 | 8,1                   | 4,4             | 54,3 %        | SM   |
|                            | Sistema di esercizio e di informazione  | Dicembre 2006           | 11,2                                 | 9,7                   | 5,3             | 54,6 %        | SM   |
| <b>Totale</b>              | <b>26 progetti controllati</b>  |                         | <b>7 586,50</b>                      | <b>4 103,30</b>       | <b>1 598,23</b> | <b>39,6 %</b> |  |

1 Gli importi dei progetti polacchi sono stati convertiti utilizzando un tasso di cambio medio secondo cui 1 EUR = 4 PLN.

2 Questi due progetti erano operativi alla fine del 2012.

3 Le cifre in corsivo corrispondono agli importi approvati all'atto della presentazione della domanda relativa al progetto.

4 COM = Commissione; SM = Stato membro.

## Sintesi

### II a)

La Commissione accetta la valutazione della Corte secondo cui l'attuazione della maggior parte dei progetti è stata realizzata in modo conforme alle specifiche di progetto.

La Commissione constata con soddisfazione che 15 progetti analizzati su 21 sono diventati operativi in tempo o con un ritardo di 9 mesi o meno, che la Commissione ritiene comunque contenuto per questo tipo di progetto. Alcuni ritardi nei grandi progetti infrastrutturali sono spesso inevitabili.

La Commissione ritiene che i ritardi nei quattro progetti citati sono stati determinati da ragioni specifiche che esulavano dal controllo del promotore del progetto e della Commissione.

La Commissione sottolinea che non vi sono ripercussioni sul bilancio UE, dal momento che il superamento dei costi deve essere coperto dal bilancio nazionale. Ritiene che molti dei superamenti dei costi siano dovuti a difficoltà tecniche che esulavano dal controllo dei promotori del progetto.

### II b)

La Commissione accetta i risultati dell'audit in relazione alle esigenze degli utenti.

È stato registrato un significativo sottoutilizzo delle infrastrutture in cinque dei progetti sottoposti ad audit, con un tasso di utilizzo minore del 35 % rispetto ai dati attesi. Per gli altri progetti sottoposti ad audit, il tasso di utilizzo è superiore al 60 % degli utenti attesi.

Ritardi nell'attuazione dei progetti potrebbero portare anche a ritardi nel raggiungimento degli obiettivi riguardanti l'utilizzazione.

Il trasporto pubblico è la struttura portante del trasporto urbano sostenibile e contribuisce a un grado elevato di inclusione sociale. In quanto tale, il sostegno da parte delle autorità pubbliche è spesso una necessità prestabilita.

### II c)

La Commissione riconosce le cause di sottoutilizzo individuate. Tuttavia, il trasposto rappresenta una domanda derivata ed è strettamente legato alla situazione economica. Le possibili conseguenze della crisi economica e finanziaria internazionale non erano prevedibili al momento dello svolgimento delle analisi nella fase di progettazione e pianificazione. Una di queste conseguenze riguarda le esigenze in materia di mobilità, il che può aver contribuito al sottoutilizzo poiché il significativo rallentamento della domanda riguardante la mobilità urbana non poteva essere previsto durante la fase di preparazione del progetto.

Inoltre, la crisi ha avuto ripercussioni sulla situazione finanziaria delle città e probabilmente sulla loro capacità di mantenere e sostenere economicamente i servizi pubblici, generando un impatto negativo sul loro utilizzo. In ogni caso, tutti i progetti sono stati controllati in una fase molto iniziale del loro ciclo di vita ed è ancora possibile adottare ulteriori misure per aumentarne l'utilizzo in futuro.

### III a)

Per quanto riguarda le raccomandazioni da 1 a 4, la Commissione sottolinea che la procedura di valutazione e adozione dei grandi progetti per il periodo di programmazione 2014-2020 permetterà un controllo tempestivo e a monte dei progetti da parte di esperti specializzati nella gestione dei progetti, nell'analisi costi-benefici e in questioni di carattere tecnico e tecnologico. La Commissione sta preparando atti delegati e di attuazione che definiranno vari elementi di qualità cui devono conformarsi tutti i grandi progetti. Inoltre, saranno pubblicati orientamenti per l'analisi costi-benefici che includeranno raccomandazioni pratiche per settori specifici e studi di casi, così da permettere ai beneficiari di orientare i loro progetti verso il miglior valore aggiunto dell'UE.

Tutti i progetti soggetti all'approvazione della Commissione devono superare un controllo di qualità che sarà svolto sulla base di una serie di criteri, da parte della Commissione o di esperti indipendenti (JASPERS pagato dall'assistenza tecnica della Commissione o altre entità nominate dagli Stati membri e concordate con la Commissione).

Il nuovo quadro per la politica di coesione è orientato ai risultati e questo influisce sul modo in cui la Commissione valuta i grandi progetti. Nel modulo di domanda (che sarà pubblicato sotto forma di atto di esecuzione della Commissione), ci sarà una sezione separata in cui i progetti dovranno presentare il contributo previsto per gli indicatori di output e di realizzazione nell'asse prioritario.

La Commissione, nell'atto delegato per il controllo della qualità, proporrà condizioni che gli Stati membri devono soddisfare e confermare nella relazione sul controllo della qualità. È compresa l'analisi della fattibilità e affidabilità della domanda, la necessità che giustifica il progetto e la capacità generale delle strutture del progetto.

Conformemente al quadro normativo per il nuovo periodo di programmazione, tutti i progetti includeranno, ove opportuno, indicatori di risultato comuni. Gli indicatori di risultato saranno concordati durante la fase di negoziazione dei programmi e saranno fissati a livello di asse prioritario e quindi successivamente monitorati durante la fase di attuazione. Tuttavia, le modalità specifiche del sistema di valutazione e monitoraggio, e in particolare le disposizioni in materia di contrattazione tra le autorità di gestione e gli operatori, figureranno fra le competenze dell'autorità di gestione, come stabilito all'articolo 125, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (UE) n. 1303/2013. Ove opportuno, la Commissione raccomanderà che siano previsti per i grandi progetti un insieme minimo di indicatori e una remunerazione dell'operatore basata sulle prestazioni.

Ove pertinente per gli obiettivi dei progetti, la Commissione raccomanderà ai promotori degli stessi di svolgere sondaggi sul gradimento degli utenti.

### III b)

Attraverso il controllo della qualità dei progetti la Commissione assicurerà che i progetti soggetti alla sua approvazione presentino chiaramente il loro contributo agli indicatori di risultato per monitorare i progressi.

Il tasso di utilizzo non rientra tra gli indicatori comuni che gli Stati membri sono tenuti a monitorare. Tuttavia, durante i negoziati sui programmi, la Commissione ove possibile insisterà sull'inclusione di un «tasso di utilizzo dei trasporti pubblici» nei programmi operativi che si occupano del trasporto pubblico e di conseguenza nel loro sistema di monitoraggio da parte degli Stati membri.

La Commissione concorda con la Corte sul fatto che il monitoraggio del contributo dei progetti sia fondamentale per verificare la corretta attuazione del programma. Le autorità di gestione devono provvedere a una valutazione (conformemente ai piani di valutazione) dell'impatto dei progetti finanziati dall'UE sul raggiungimento degli obiettivi dell'asse prioritario, ma non nella convenzione di sovvenzione. Di conseguenza, i risultati conseguiti saranno inclusi e valutati nelle relazioni sull'attuazione annuali e finali che devono essere presentate dagli Stati membri per ciascun programma operativo, quando questi elementi sono inclusi come indicatori di risultato per il programma operativo.

### III c)

La Commissione, tramite il controllo della qualità delle proposte, si assicurerà che siano state esaminate le alternative principali e sia stata selezionata la migliore opzione per l'attuazione, inclusa la giustificazione dell'opzione scelta.

Garantirà altresì che l'analisi della domanda (o il piano aziendale nel caso di investimento produttivo) fosse basata su stime affidabili e fosse in linea con le principali tendenze e sviluppi demografici nei rispettivi settori per giustificare la necessità di un progetto e la capacità generale delle strutture del progetto.

### III d)

Tutti i grandi progetti dovranno dimostrare il loro contributo agli obiettivi stabiliti a livello di programma per promuovere una mobilità urbana multimodale sostenibile come stabilito all'articolo 5, paragrafo 4, lettera e) del regolamento (UE) n. 1301/2013 («regolamento del FESR») e dall'articolo 4, lettera a), punto v) del regolamento (UE) n. 1300/2013 («regolamento sul Fondo di coesione»).

### III e)

La Commissione concorda che questi aspetti dovrebbero essere affrontati dalle autorità di gestione e promuoverà questa pratica.

## Osservazioni

### 20

La Commissione accetta la valutazione della Corte secondo cui l'attuazione della maggior parte dei progetti è stata realizzata in modo conforme alle specifiche di progetto.

### 21

La Commissione constata con soddisfazione che 15 progetti analizzati su 21 sono diventati operativi in tempo o con un ritardo di 9 mesi o meno, che la Commissione ritiene comunque contenuto per questo tipo di progetto. Alcuni ritardi nei grandi progetti infrastrutturali sono spesso inevitabili.

La Commissione ritiene che ritardi significativi siano stati dovuti a circostanze specifiche e inevitabili collegate ai singoli progetti, quali ritrovamenti archeologici, la necessità di un'ulteriore stabilizzazione del suolo o un cambio nella dirigenza politica. Né il promotore dei progetti né i servizi della Commissione avrebbero potuto prevedere queste cause.

### Riquadro 1 — Secondo trattino

La progettazione del tracciato originale del progetto relativo alla tramvia italiana a cui fa riferimento la Corte era stata approvata dopo una consultazione pubblica. I cambiamenti politici in seno alla municipalità e il successivo referendum del 2010 hanno avuto come conseguenza la modifica del progetto originale per le linee 2 e 3. Né il promotore del progetto né i servizi della Commissione avrebbero potuto prevedere questa circostanza.

### 24

La Commissione si preoccupa sempre dello sfioramento dei costi, dal momento che potrebbero influire sull'economia di un progetto. Tuttavia, nei progetti infrastrutturali più grandi è spesso difficile evitare i costi aggiuntivi, nonostante una pianificazione, sondaggi e controlli del terreno accurati (cfr. esempi nel riquadro 2).

### 25

La Commissione sottolinea che non vi sono ripercussioni sul bilancio dell'UE, dal momento che lo sfioramento dei costi deve essere coperto dal bilancio nazionale.

### 28

La Commissione accoglie favorevolmente la constatazione secondo cui i servizi offerti dai progetti in 18 su 21 dei casi sottoposti a audit erano monitorati e in linea con i relativi obiettivi stabiliti.

### Riquadro 3 — Primo trattino

La constatazione relativa alla metropolitana in Italia a cui si riferisce la Corte può essere spiegata dal fatto che non sono ancora stati completati né la linea della metropolitana stessa né il sistema di informazione complementare. Entro il 2015, la sezione attualmente isolata farà parte della linea metropolitana più grande.

### Riquadro 3 — Secondo trattino

Per quanto riguarda il progetto ferroviario in Polonia cui fa riferimento la Corte, la Commissione riconosce che la frequenza dei treni non corrisponde alle ipotesi formulate nell'ideazione del progetto. La Commissione sottoporrà la questione alle autorità polacche nel quadro del monitoraggio del programma e indagherà sulle ragioni di questa modifica.

### Riquadro 4

La Commissione accoglie con favore l'individuazione di buone pratiche da parte della Corte. La Commissione preparerà orientamenti sull'analisi costi-benefici per i programmi 2014-2020 che includeranno uno studio di casi sul trasporto urbano.

### 32

La Commissione constata con soddisfazione che tutti i sondaggi disponibili mostravano un elevato livello di soddisfazione rispetto ai servizi forniti.

### Risposta congiunta ai paragrafi 33 e 34

La Commissione accoglie con favore i risultati evidenziati.



### 37

La Commissione ritiene che i beneficiari dovrebbero dare maggiore importanza alla definizione degli indicatori chiave di performance.

È stato registrato un significativo sottoutilizzo delle infrastrutture in cinque dei progetti sottoposti ad audit, con un tasso di utilizzo minore del 35 % rispetto ai dati attesi. Per il progetto italiano, la situazione dovrebbe migliorare dalla fine del 2015, dal momento in cui la linea entrerà a far parte della rete come pianificato.

Per gli altri progetti sottoposti ad audit, il tasso di utilizzo è superiore al 60 % degli utenti attesi.

Ritardi nell'attuazione dei progetti potrebbero portare anche a ritardi nel raggiungimento degli obiettivi riguardanti l'utilizzazione.

Si veda la risposta ai paragrafi 39 e 40.

### Risposta congiunta ai paragrafi 39 e 40

La Commissione riconosce le cause di sottoutilizzo individuate. Tuttavia, le possibili conseguenze della crisi economica e finanziaria internazionale non erano prevedibili al momento dello svolgimento delle analisi nella fase di progettazione e pianificazione. Una di queste conseguenze, ricaduta sulle esigenze in materia di mobilità, può aver contribuito al sottoutilizzo, poiché il significativo rallentamento della domanda riguardante la mobilità urbana non poteva essere previsto durante la fase preparatoria del progetto. Inoltre, la crisi ha avuto ripercussioni sulla situazione finanziaria delle città e probabilmente sulla loro capacità di mantenere e sostenere economicamente i servizi pubblici, generando un impatto negativo sul loro utilizzo. In ogni caso, tutti i progetti sono stati sottoposti ad audit in una fase molto iniziale della loro esistenza e possono ancora essere adottate ulteriori misure per aumentarne l'utilizzo in futuro.

Si veda la risposta al paragrafo 37.

### 41

Si veda la risposta ai paragrafi 39 e 40.

### Riquadro 7 — Terzo trattato

La Commissione riconosce che il migliore allineamento della rete degli autobus avrebbe dovuto aver luogo congiuntamente alla riduzione del numero di posti di parcheggio dopo il completamento dei progetti in Francia. Le autorità pubbliche francesi hanno annunciato misure correttive per la fine del 2013, che prevedono la creazione di nuove linee di trasporto pubblico al fine di ampliare la rete pubblica e ridurre i parcheggi in centro.

### 47

Il trasporto pubblico rappresenta l'asse portante del trasporto urbano sostenibile e contribuisce a un grado elevato di inclusione sociale. In quanto tale, il sostegno da parte delle autorità pubbliche è spesso una necessità prestabilita.

## Conclusioni e raccomandazioni

### 49

La Commissione accoglie con favore il risultato generale dell'audit secondo cui i progetti soddisfano in genere i bisogni degli utenti.

La Commissione riconosce le cause di sottoutilizzo individuate. Tuttavia, il trasporto rappresenta una domanda derivata ed è strettamente legata alla situazione economica. Le possibili conseguenze della crisi economica e finanziaria internazionale non erano prevedibili al momento dello svolgimento delle analisi nella fase di progettazione e pianificazione. Una di queste conseguenze si è ripercossa sulle esigenze in materia di mobilità, il che può aver contribuito al sottoutilizzo poiché il significativo rallentamento della domanda riguardante la mobilità urbana non poteva essere previsto durante la fase di preparazione del progetto. Inoltre, la crisi ha avuto ripercussioni sulla situazione finanziaria delle città e probabilmente sulla loro capacità di mantenere e sostenere economicamente i servizi pubblici, generando un impatto negativo sul loro utilizzo. In ogni caso, tutti i progetti sono stati controllati in una fase molto iniziale della loro esistenza ed è ancora possibile adottare altre misure per aumentarne l'utilizzo in futuro.

### 50

La Commissione accoglie favorevolmente la valutazione della Corte secondo cui l'attuazione della maggior parte dei progetti è stata realizzata in modo conforme alle specifiche di progetto.

### 51

La Commissione constata con soddisfazione che 15 progetti analizzati su 21 sono diventati operativi in tempo o con un ritardo di 9 mesi o meno, che la Commissione ritiene comunque contenuto per questo tipo di progetto. Alcuni ritardi nei grandi progetti infrastrutturali sono spesso inevitabili.

La Commissione ritiene che i ritardi nei quattro progetti menzionati siano stati determinati da ragioni specifiche che esulavano dal controllo del promotore del progetto e della Commissione.

### 52

La Commissione sottolinea che non vi sono ripercussioni sul bilancio UE, dal momento che i superamenti dei costi devono essere coperti dal bilancio nazionale. Ritiene che molti dei superamenti dei costi siano stati dovuti a difficoltà tecniche che esulavano dal controllo dei promotori del progetto (cfr. paragrafo 24).

### 53

La Commissione accoglie favorevolmente la constatazione secondo cui i servizi offerti dai progetti in 18 su 21 dei casi sottoposti a audit erano monitorati e in linea con i relativi obiettivi stabiliti, che tutti i sondaggi disponibili mostravano un elevato livello di gradimento dei servizi forniti e che tutte le strutture e i servizi forniti dai progetti erano in genere facilmente accessibili.

### 54

La Commissione concorda sul fatto che i beneficiari dovrebbero dare maggiore importanza alla definizione degli indicatori chiave di performance.

### 55

È stato registrato un significativo sottoutilizzo delle infrastrutture in cinque dei progetti controllati, con un tasso di utilizzo minore del 35 % rispetto ai dati attesi. Per un progetto, la situazione dovrebbe migliorare dalla fine del 2015, dal momento in cui la linea entrerà a far parte della rete come previsto.

Per gli altri progetti controllati il tasso di utilizzo è superiore al 60 % degli utenti attesi.

Ritardi nell'attuazione dei progetti potrebbero portare anche a ritardi nel raggiungimento degli obiettivi riguardanti l'utilizzazione.

### 56

Si veda la risposta della Commissione al paragrafo 49.

### 57

Il trasporto pubblico rappresenta la struttura portante del trasporto urbano sostenibile e contribuisce a un grado elevato di inclusione sociale. In quanto tale, il sostegno da parte delle autorità pubbliche è spesso una necessità prestabilita.

### Raccomandazione 1

Per quanto riguarda le raccomandazioni da 1 a 4, la Commissione sottolinea che la procedura di valutazione e adozione dei grandi progetti per il periodo di programmazione 2014-2020 permetterà un controllo tempestivo e a monte dei progetti da parte di esperti specializzati nella gestione dei progetti, nell'analisi costi-benefici e in questioni di carattere tecnico e tecnologico. La Commissione sta preparando atti delegati e di attuazione che definiranno vari elementi di qualità che devono essere rispettati da tutti i grandi progetti. Inoltre, saranno pubblicati orientamenti per l'analisi costi-benefici, che includeranno raccomandazioni pratiche per settori specifici e studi di casi tali da permettere ai beneficiari di orientare i loro progetti verso il miglior valore aggiunto dell'UE.

Tutti i progetti soggetti all'approvazione della Commissione devono superare un controllo di qualità che sarà svolto sulla base di una serie di criteri, da parte della Commissione o di esperti indipendenti (Jaspers, pagato dall'assistenza tecnica della Commissione o altre entità nominate dagli Stati membri e concordate con la Commissione).

Il nuovo quadro per la politica di coesione è orientato ai risultati e questo influisce sul modo in cui la Commissione valuta i grandi progetti. Nel modulo di domanda (che sarà pubblicato sotto forma di atto di esecuzione della Commissione), ci sarà una sezione separata in cui i progetti dovranno presentare il contributo previsto per gli indicatori di output e di realizzazione nell'asse prioritario.

La Commissione, nell'atto delegato per il controllo della qualità, proporrà condizioni che gli Stati membri devono soddisfare e confermare nella relazione sul controllo della qualità. È compresa l'analisi della fattibilità e affidabilità della domanda, la necessità che giustifica il progetto e la capacità generale delle strutture del progetto.

### Raccomandazione 1 a)

In linea con il quadro normativo per il nuovo periodo di programmazione, tutti i progetti includeranno, ove opportuno, indicatori di risultato comuni. Gli indicatori di risultato saranno concordati durante la fase di negoziazione dei programmi e saranno fissati a livello di asse prioritario e quindi successivamente monitorati durante la fase di attuazione. Tuttavia, le modalità specifiche del sistema di valutazione e monitoraggio, e in particolare le disposizioni in materia di contrattazione tra le autorità di gestione e gli operatori, figureranno fra le competenze dell'autorità di gestione, come stabilito all'articolo 125, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (UE) n. 1303/2013. Ove opportuno, la Commissione raccomanderà che siano previsti per i grandi progetti un insieme minimo di indicatori e una remunerazione dell'operatore basata sulle prestazioni.

### Raccomandazione 1 b)

Ove pertinente per gli obiettivi dei progetti, la Commissione raccomanderà ai promotori degli stessi di svolgere sondaggi sul gradimento degli utenti.

### Raccomandazione 2

Attraverso il controllo della qualità dei progetti la Commissione assicurerà che i progetti soggetti alla sua approvazione presentino chiaramente il loro contributo agli indicatori di risultato per monitorare i progressi.

### Raccomandazione 2 a)

Il tasso di utilizzo non rientra tra gli indicatori comuni che gli Stati membri sono tenuti a monitorare. Tuttavia, durante i negoziati sui programmi, la Commissione insisterà ove possibile sull'inclusione di un «tasso di utilizzo dei trasporti pubblici» nei programmi operativi che si occupano del trasporto pubblico e di conseguenza nel loro sistema di monitoraggio da parte degli Stati membri.

### Raccomandazione 2 b)

La Commissione concorda con la Corte sul fatto che il monitoraggio del contributo dei progetti è fondamentale per verificare la corretta attuazione del programma. Le autorità di gestione devono provvedere a una valutazione (in linea con i piani di valutazione) dell'impatto dei progetti finanziati dall'UE sul raggiungimento degli obiettivi dell'asse prioritario, ma non nella convenzione di sovvenzione. Di conseguenza, i risultati conseguiti saranno inclusi e valutati nelle relazioni sull'attuazione annuali e finali che devono essere presentate dagli Stati membri per ogni programma operativo, quando questi elementi sono inclusi come indicatori di risultato per il programma operativo.

### Raccomandazione 3

La Commissione si assicurerà, tramite il controllo della qualità delle proposte, che siano state esaminate le principali alternative e che sia stata selezionata la migliore opzione per l'attuazione, inclusa la giustificazione dell'opzione scelta.

Garantirà altresì che l'analisi della domanda (o il piano aziendale nel caso di investimento produttivo) si sia basata su stime affidabili e fosse in linea con le principali tendenze e sviluppi demografici nei rispettivi settori per giustificare la necessità di un progetto e la capacità generale delle strutture del progetto.

### Raccomandazione 4

Tutti i grandi progetti dovranno dimostrare il loro contributo agli obiettivi fissati a livello di programma per promuovere una mobilità urbana multimodale sostenibile, come stabilito all'articolo 5, paragrafo 4, lettera e), del regolamento (UE) n. 1301/2013 («regolamento FESR») e all'articolo 4, lettera a), punto v), del regolamento (UE) n. 1300/2013 («regolamento sul Fondo di coesione»).

### Raccomandazione 5

La Commissione concorda che questi aspetti dovrebbero essere affrontati dalle autorità di gestione e promuoverà questa pratica.



## COME OTTENERE LE PUBBLICAZIONI DELL'UNIONE EUROPEA

### **Pubblicazioni gratuite:**

- una sola copia  
tramite EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- più di una copia o poster/carte geografiche:  
presso le rappresentanze dell'Unione europea ([http://ec.europa.eu/represent\\_it.htm](http://ec.europa.eu/represent_it.htm)),  
presso le delegazioni dell'Unione europea nei paesi terzi ([http://eeas.europa.eu/delegations/index\\_it.htm](http://eeas.europa.eu/delegations/index_it.htm)),  
contattando uno dei centri Europe Direct ([http://europa.eu/europedirect/index\\_it.htm](http://europa.eu/europedirect/index_it.htm)),  
chiamando il numero 00 800 6 7 8 9 10 11 (gratuito in tutta l'UE) (\*).

(\*) Le informazioni sono fornite gratuitamente e le chiamate sono nella maggior parte dei casi gratuite

### **Pubblicazioni a pagamento**

- tramite EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

### **Abbonamenti:**

- tramite i distributori commerciali dell'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea ([http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_it.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm)).

Tra il 2000 ed il 2013, l'UE ha stanziato 10,7 miliardi di euro per cofinanziare progetti volti ad aiutare le città ad attuare trasporti urbani con mezzi quali metropolitana, tram e autobus. In questa relazione, la Corte ha appurato se i progetti siano stati attuati come pianificato, abbiano fornito servizi che soddisfano le esigenze degli utenti e siano usati nella misura prevista.



CORTE  
DEI CONTI  
EUROPEA



Ufficio delle pubblicazioni

