

Le infrastrutture di trasporto dell'UE

Ulteriori ritardi e qualche aumento dei costi ma un quadro rafforzato di governance è in vigore per il futuro (aggiornamento della relazione speciale 10/2020 della Corte dei conti europea)



CORTE
DEI CONTI
EUROPEA

Indice

Paragrafo

01 - 06 | **Principali messaggi**

01 - 04 | Perché questo tema è importante

05 - 06 | Constatazioni della Corte

07 - 33 | **Le osservazioni della Corte in dettaglio**

07 - 20 | Il termine del 2030 per il completamento della rete centrale TEN-T non sarà rispettato e i costi per due IFT hanno subito nuovi aumenti significativi

09 - 12 | Altri aumenti notevoli dei costi per due IFT

13 - 20 | Il termine del 2030 per il completamento della rete centrale non sarà rispettato a causa di ulteriori ritardi

21 - 33 | Di recente è stata introdotta una governance rafforzata mentre gli strumenti giuridici esistenti sono stati raramente impiegati

24 | La Commissione ha fatto ricorso solo una volta agli strumenti giuridici per ovviare ai ritardi nel completamento della rete

25 - 30 | Il regolamento TEN-T del 2024 fornisce alla Commissione ulteriori strumenti giuridici per controllare l'attuazione della rete

31 - 33 | La maggior parte delle raccomandazioni accettate dalla Commissione nel 2020 è stata attuata

Allegati

Allegato I – L'audit

Allegato II – Principali modifiche introdotte dal regolamento TEN-T del 2024

Allegato III – Seguito dato alle raccomandazioni della Corte dei conti europea formulate nella relazione speciale 10/2020

Abbreviazioni

Glossario

Risposte della Commissione

Cronologia

Audit team

01

Principali messaggi

Perché questo tema è importante

- 01** La [rete transeuropea dei trasporti \(Trans-European Transport Network – TEN-T\)](#) è il pilastro della rete europea di trasporto stradale, ferroviario, sulle vie navigabili interne, marittimo e aereo. I megaprogetti, ovvero grandi progetti nel settore dei trasporti aventi spesso una dimensione transfrontaliera, sono cruciali per colmare i collegamenti mancanti, eliminare le strozzature e facilitare la mobilità transfrontaliera.
- 02** Nel 2020 la Corte ha pubblicato una [relazione speciale¹](#) che ha valutato il ruolo della Commissione nei megaprogetti nel settore dei trasporti lungo la rete TEN-T, compresa la concessione di un cofinanziamento UE. La Corte ha designato tali progetti come “infrastrutture-faro nel settore dei trasporti” (IFT). Le IFT vengono generalmente attuate attraverso un insieme di progetti e azioni di perimetro più limitato che beneficiano individualmente di un cofinanziamento UE. La Corte ha riscontrato che le IFT esaminate hanno registrato notevoli ritardi, aumenti dei costi, debolezze nel coordinamento tra gli Stati membri e nel controllo operato dalla Commissione. Di conseguenza, la Corte ha ritenuto che vi fosse un serio rischio per il completamento della rete centrale di trasporto dell’UE (i nodi e i collegamenti più strategici da completare in via prioritaria) entro il termine del 2030.

¹ [Relazione speciale 10/2020](#): “Infrastrutture di trasporto dell’UE: per realizzare in tempo gli effetti di rete, è necessaria una maggiore velocità di attuazione dei megaprogetti”.

- 03** Dal 2020 l'UE ha risentito in modo significativo della pandemia di COVID-19 e della guerra di aggressione della Russia contro l'Ucraina. Le otto IFT hanno dovuto confrontarsi alle medesime sfide, nonché alla necessità di adattarsi a un quadro normativo in evoluzione. Inoltre, alcune IFT hanno incontrato difficoltà tecniche inattese, come vincoli geologici nello scavo delle gallerie, che hanno contribuito all'aumento dei costi e dei ritardi.
- 04** Obiettivo della presente relazione è fornire un aggiornamento dei dati e delle osservazioni principali della [relazione speciale del 2020](#) per informare i portatori di interessi e il pubblico degli sviluppi verificatisi da allora. La Corte ha inoltre esaminato i progressi compiuti dalla Commissione nell'attuazione delle relative raccomandazioni. Maggiori dettagli sugli obiettivi e sulla metodologia del presente aggiornamento sono forniti all'[allegato I](#).

Constatazioni della Corte

- 05** La Corte conclude che dalla pubblicazione della [relazione speciale del 2020](#) il costo congiunto delle otto IFT è aumentato ulteriormente rispetto a quanto osservato al tempo. Ciò si deve principalmente a notevoli aumenti dei costi per due IFT, mentre le restanti sei hanno contribuito in misura limitata all'aumento totale (i costi sono cresciuti per due IFT e diminuiti per quattro). La Corte ha osservato ulteriori ritardi nell'attuazione di cinque IFT. In considerazione del fatto che le IFT sono maglie essenziali della rete di trasporto, ciò implica che il termine del 2030 per il completamento della rete centrale dell'UE non sarà rispettato. La versione aggiornata del [regolamento TEN-T](#) adottata nel 2024 ha introdotto ulteriori disposizioni giuridiche riguardanti il controllo operato dalla Commissione sull'attuazione della rete che potrebbero far fronte ad alcuni problemi riscontrati nella relazione precedente della Corte. È tuttavia troppo presto per valutare come saranno applicate le nuove disposizioni e, in ogni caso, le modifiche riguarderanno principalmente i progetti iniziati dopo le IFT sottoposte ad audit all'epoca.
- 06** Per ovviare alle carenze individuate nella [relazione speciale del 2020](#), la Corte ha formulato quattro raccomandazioni rivolte alla Commissione, articolate in dodici sottonraccomandazioni. Di queste, la Commissione ha attuato, in tutto o in parte, le sei che erano state accettate al tempo. Nessun provvedimento è stato adottato in relazione alle restanti sei.

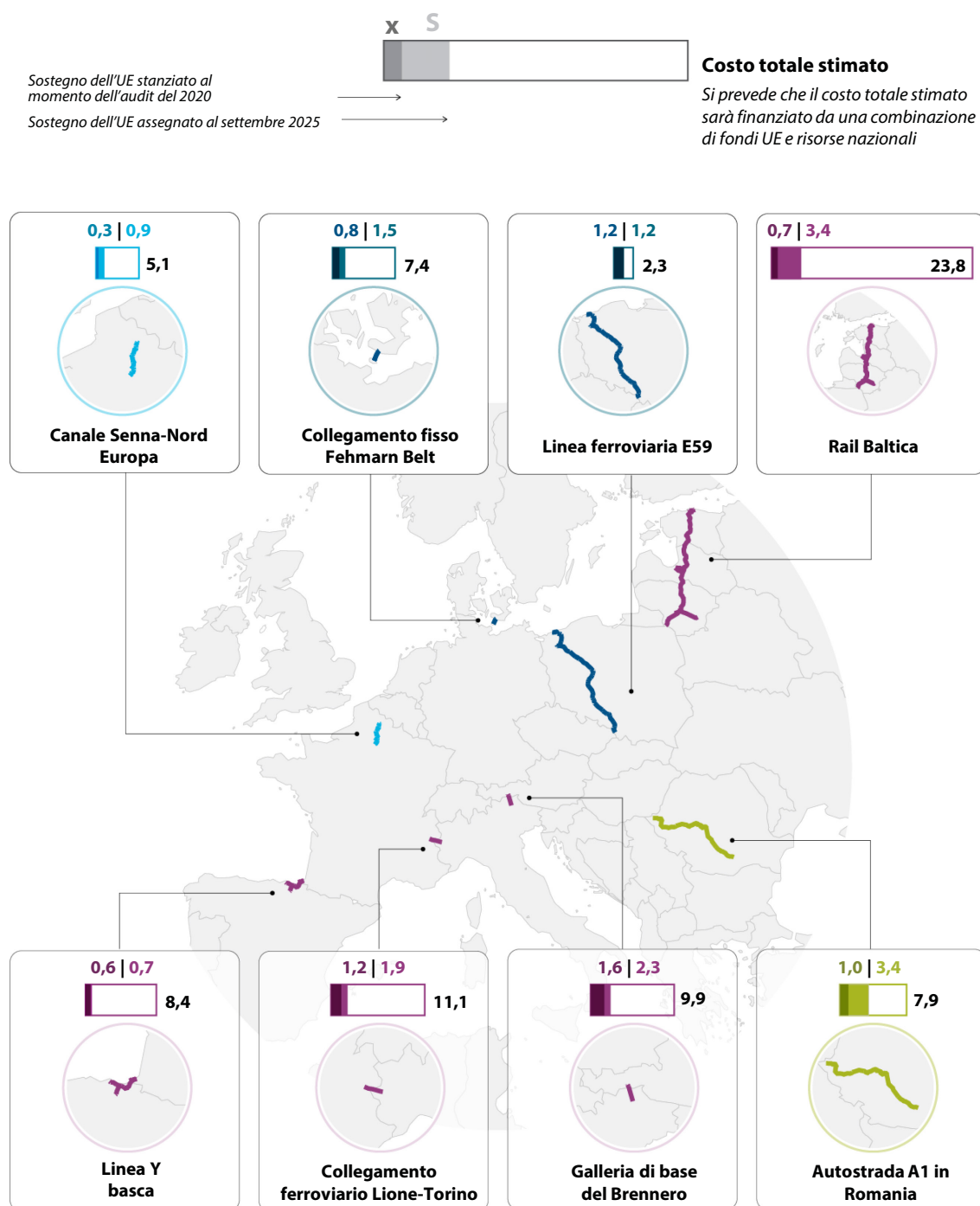
Le osservazioni della Corte in dettaglio

Il termine del 2030 per il completamento della rete centrale TEN-T non sarà rispettato e i costi per due IFT hanno subito nuovi aumenti significativi

07 La Corte ha aggiornato i dati relativi alla stima dei costi totali e agli importi del cofinanziamento UE² ([figura 1](#)) per le otto IFT esaminate nella [relazione speciale del 2020](#).

² Relazione speciale 10/2020, tabella 1.

Tabella 1 | Stima del costo totale e cofinanziamento UE complessivamente stanziato per le otto IFT



Note: tutti gli importi sono espressi in miliardi di euro. Il costo totale corrisponde alle ultime stime ufficiali disponibili, che possono basarsi su anni di riferimento differenti.

Il colore delle IFT corrisponde al relativo modo di trasporto: viola per quello ferroviario, azzurro per le vie navigabili interne, verde per quello stradale e blu per molteplici modi di trasporto.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base delle informazioni fornite dalla Commissione, dalle autorità nazionali e dai promotori dei progetti.

- 08** La maggior parte delle IFT sottoposte a audit ha ricevuto nuove sovvenzioni (per un totale di 7,9 miliardi di euro) dalla [relazione speciale del 2020](#). Tale incremento del cofinanziamento UE non è la conseguenza automatica dell'aumento del costo totale di ciascuna IFT, poiché tale cofinanziamento non viene assegnato come una percentuale fissa del costo totale.

Altri aumenti notevoli dei costi per due IFT

- 09** Non di rado la portata dei megaprogetti subisce significativi cambiamenti tra la fase della concezione iniziale a quella dell'inizio dei lavori di costruzione e, a volte, persino durante la realizzazione. Ciò, unitamente a un'inaspettata complessità del progetto e ad eventi imprevisti (paragrafo **03**), comporta spesso un incremento dei costi rispetto alle stime iniziali³. Nella [relazione speciale del 2020](#), per le otto IFT gli auditor avevano segnalato complessivamente un aumento reale dei costi (ovvero al netto dell'inflazione) del 47 % rispetto alle stime iniziali⁴.
- 10** Tale analisi è stata aggiornata a novembre 2025 sulla base delle informazioni fornite dai promotori dei progetti ([tabella 1](#)). Per permettere il confronto con la [relazione speciale del 2020](#) e tenere conto dell'inflazione durante il periodo di attuazione, tutte le stime dei costi sono state reindicizzate ai valori del 2019 senza considerare il calendario effettivo dei pagamenti. Pertanto, gli importi indicati nella [tabella 1](#) non sono direttamente comparabili con i costi presentati nella [figura 1](#).

³ Flyvbjerg, B., "What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview", *Project Management Journal*, 45, 2, aprile/maggio 2014, pag. 9.

⁴ [Relazione speciale 10/2020](#), tabella 3.

Tabella 1 | Panoramica dell'evoluzione dei costi per ciascuna IFT (*milioni di euro*)

Infrastruttura- faro nel settore dei trasporti	Relazione speciale 10/2020		Situazione a novembre 2025		
	Stima iniziale (valori 2019) (a) ¹	Stima più recente (valori 2019) (b)	Stima rivista (valori 2019) (c)	% di aumento rispetto alla stima della RS 10/2020 (c/b – 1)	% di aumento rispetto alla stima iniziale (c/a – 1)
Rail Baltica ²	4 648	7 000	18 189	+ 160 %	+ 291 %
Collegamento ferroviario Lione-Torino	5 203	9 630	11 828	+ 23 %	+ 127 %
Galleria di base del Brennero	5 972	8 492	8 373	- 1 %	+ 40 %
Collegamento fisso Fehmarn Belt ³	5 016	7 711	7 630	- 1 %	+ 52 %
Linea Y basca	4 675	6 500	6 888	+ 6 %	+ 47 %
Canale Senna- Nord Europa	1 662	4 969	5 400	+ 9 %	+ 225 %
Autostrada A1	7 244	7 324	6 410	- 12 %	- 11 %
Linea ferroviaria E59 ⁴	2 113	2 160	1 737	- 20 %	- 18 %
Totale	36 533	53 786	66 455	--	--
Aumento totale				+ 24 %	+ 82 %

Note:

tutti i costi sono stati reindiciati ai valori del 2019 utilizzando il deflatore dei prezzi per quell'anno della banca dati AMECO della Commissione.

- ¹ Con stima iniziale si intende la prima stima esistente per ciascuna IFT, che può corrispondere a un perimetro o a livelli di maturità differenti per la relativa progettazione. Ad esempio, il collegamento ferroviario Lione-Torino prevedeva inizialmente una galleria a canna singola, poi divenuta una galleria a doppia canna; analogamente, la stima presentata per il canale Senna-Nord Europa era stata prodotta prima che fossero stati condotti studi di fattibilità.
- ² La stima rivista si riferisce al completamento dell'intera IFT entro il 2030. Da allora il progetto è stato suddiviso in fasi (*riquadro 1*).
- ³ Dalla relazione speciale del 2020 la stima non è stata rivista dal promotore del progetto. La differenza nel nuovo valore riflette esclusivamente l'indicizzazione.
- ⁴ Come nella relazione speciale del 2020, i costi non comprendono la tratta Świnoujście-Stettino.

Fonte: Commissione, autorità nazionali e promotori dei progetti.

- 11** La stima più recente dei costi totali di tutte le otto IFT ammonta attualmente a quasi il doppio di quella iniziale. Negli ultimi cinque anni, per tutte le IFT l'incremento supplementare dei costi è stato del 24 % al netto dell'inflazione. Ciò è stato dovuto principalmente a un aumento notevole dei costi per due IFT: la Rail Baltica ([riquadro 1](#)) e il collegamento ferroviario Lione-Torino.
- 12** Per le altre sei IFT, la variazione complessiva delle stime dei costi ammonta solamente al 10 % circa dell'aumento totale supplementare. Ad esempio, il canale Senna-Nord Europa, per il quale nel 2020 era stata osservata la percentuale più alta di aumento rispetto alla stima iniziale, ha registrato un ulteriore incremento del 9 %. In due casi, l'autostrada A1 e la linea ferroviaria E59, le stime più recenti dei costi, tenuto conto dell'inflazione, sono in realtà più basse di quelle iniziali.

Riquadro 1

Rail Baltica: costi più che raddoppiati dal 2020

Al momento della [relazione speciale del 2020](#), la stima ufficiale dei costi per la Rail Baltica ammontava a 5,8 miliardi di euro (valore 2017). Nella relazione, la Corte aveva sottolineato che, sulla base delle informazioni disponibili, i costi sarebbero potuti aumentare ulteriormente, indicando un costo totale, corretto per il rischio, di 7 miliardi di euro.

Nel 2024, il promotore del progetto Rail Baltica ha condotto una nuova analisi, stabilendo che il costo totale stimato dell'intera IFT era aumentato a 23,8 miliardi di euro a prezzi 2023. Le ragioni principali identificate nell'analisi sono state la mancanza di maturità e precisione delle stime precedenti (che spiega quasi metà dell'aumento) nonché le modifiche al perimetro e alla concezione del progetto. Una relazione di audit congiunta⁵ delle istituzioni superiori di controllo dei tre Paesi baltici coinvolti ha in gran parte confermato questa analisi.

⁵ Ufficio nazionale di audit dell'Estonia, Ufficio statale di audit della Lettonia, Ufficio nazionale di audit della Lituania: "[Review on the Rail Baltica project](#)", analisi congiunta Tallinn, Riga, Vilnius, 11 giugno 2024.

È importante notare che il promotore ha sottolineato che vi è il rischio che la nuova stima possa non essere ancora del tutto affidabile poiché sono stati condotti studi maturi di progettazione (su cui la stima si basa) solo su un terzo della distanza totale. Per quanto concerne le tempistiche, i partner del progetto hanno deciso di suddividere la IFT in due fasi: la prima, che coinvolge solo una linea a semplice binario (per un costo totale di 15,3 miliardi di euro), dovrà essere ultimata entro il 2030, mentre per la seconda, più completa, non vi è un calendario preciso. A causa del protrarsi dei tempi di costruzione, è probabile che, una volta completata la seconda fase, il costo totale dell'IFT sia superiore a 23,8 miliardi di euro.

Il termine del 2030 per il completamento della rete centrale non sarà rispettato a causa di ulteriori ritardi

- 13** I megaprogetti sono spesso caratterizzati da un lungo calendario di attuazione e molti subiscono ritardi rispetto a quanto inizialmente pianificato⁶. Sono inoltre esposti a fattori esterni, come illustrato al paragrafo 03. Nella [relazione speciale del 2020](#), la Corte aveva segnalato un ritardo medio di 11 anni per le otto IFT esaminate⁷. Tale analisi è stata aggiornata a novembre 2025 e i risultati hanno evidenziato ulteriori ritardi ([tabella 2](#)).

⁶ Flyvbjerg, B., *Op. cit.*, pag. 9-11.

⁷ [Relazione speciale 10/2020](#), paragrafo 53 e figura 5.

Tabella 2 | Ritardi concernenti ciascuna IFT

IFT	Piani iniziali ¹		Relazione speciale 10/2020	Situazione a novembre 2025		
	Calendario di attuazione (anni)	Anno di messa in servizio stimato	Anno di messa in servizio stimato	Anno di messa in servizio stimato corretto	Ritardo rispetto alla relazione speciale 10/2020 (anni)	Ritardo rispetto ai piani iniziali (anni)
Collegamento ferroviario Lione-Torino		2015	2030	2033		
Galleria di base del Brennero		2016	2028	2032		
Collegamento fisso Fehmarn Belt		2018	2028	2029		
Linea Y basca		2010	2023	2030 ²		
Canale Senna-Nord Europa		2010	2028	2032		
Media						
Rail Baltica		2026	2030	n.d. ³	sì	> 4
Linea ferroviaria E59	<i>diversa a seconda della tratta</i>			n.d.	n.d.	n.d.
Autostrada A1	<i>diversa a seconda della tratta</i>			2029	n.d.	n.d.

Note:

siccome il calendario di attuazione per le IFT della linea ferroviaria E59 e dell'autostrada A1 è differente in base alla tratta, la Corte non ha calcolato il ritardo globale a livello della IFT.

¹ Con piani iniziali si intende la prima versione esistente per ciascuna IFT che può corrispondere a una progettazione di perimetro o livello di maturità differenti. Ad esempio, l'anno di messa in servizio inizialmente stimato per il canale Senna-Nord Europa era stato individuato prima che fossero condotti studi di fattibilità.

² Sebbene la Commissione abbia comunicato alla Corte il 2030 come probabile termine per il completamento, le informazioni dei promotori dei progetti indicano che quest'ultimo sarà posticipato al 2035.

³ Non è disponibile alcuna stima per l'anno di messa in servizio dell'intera IFT. Si stima che la prima fase dell'IFT sarà operativa nel 2030.

Fonte: Commissione, autorità nazionali e promotori dei progetti.

14 Dall'analisi della Corte è emerso che le cinque IFT per cui è stato possibile ottenere le informazioni necessarie hanno subito un ritardo medio aggiuntivo di quattro anni rispetto alla situazione descritta nella [relazione speciale del 2020](#), facendo salire il ritardo medio a 17 anni rispetto al calendario inizialmente stabilito.

- 15** Per la Rail Baltica, il ritardo precedentemente registrato è destinato ad aumentare ulteriormente poiché il piano più recente, risalente a novembre 2025, prevede che solo una prima fase del progetto sia completata entro il 2030. Tuttavia, non è stato possibile quantificare tale ritardo supplementare in quanto non esiste alcun calendario di attuazione per la seconda fase (*riquadro 1*). Analogamente, al momento del presente aggiornamento non era disponibile alcuna informazione circa la data di completamento dell'intera linea ferroviaria E59.
- 16** I ritardi nell'attuazione potrebbero incidere sul funzionamento delle IFT stesse, nonché sulla rete di trasporto dell'UE. La Corte ha aggiornato la propria valutazione dei rischi in relazione al probabile stato di attuazione della rete⁸, tenendo conto delle date di completamento previste per ciascuna IFT. Al fine di garantire appieno gli effetti di rete, gli auditor della Corte hanno valutato se le IFT possano essere pienamente operative entro il 2030 e se entro lo stesso termine si possano apportare miglioramenti alle relative linee di accesso e infrastrutture di collegamento. Infine, la Corte ha valutato la probabilità che i requisiti del regolamento TEN-T del 2013 per il trasporto di merci su rotaia siano rispettati lungo queste tratte entro il 2030 (*figura 2*).

⁸ Relazione speciale 10/2020, tabella 2.

Figura 2 | Probabile stato di avanzamento delle IFT entro il 2030

Valutazione al novembre 2025

	IFT completamente operative entro il 2030		IFT e strutture di collegamento completamente operative entro il 2030		Requisiti del regolamento TEN-T in materia di trasporto di merci su rotaia soddisfatti entro il 2030, incluse le infrastrutture di collegamento	
	RS 2020	Aggiornamento 2025	RS 2020	Aggiornamento 2025	RS 2020	Aggiornamento 2025
Rail Baltica						
Collegamento ferroviario Lione-Torino			 ¹			
Galleria di base del Brennero					 ²	
Collegamento fisso Fehmarn Belt			 ³		 ⁴	
Linea Y basca		 ⁵			 ⁶	
Canale Senna-Nord Europa					non applicabile	
Linea ferroviaria E59						
Autostrada A1 in Romania					non applicabile	

¹ La Corte ha valutato una probabilità bassa per la tratta dell'infrastruttura in Francia e una probabilità media per quella in Italia.

² La Corte ha valutato una probabilità bassa per la tratta dell'infrastruttura in Italia, una probabilità media per quella in Germania e una probabilità alta per quella in Austria.

³ La Corte ha valutato una probabilità bassa per la tratta dell'infrastruttura in Germania e una probabilità alta per quella in Danimarca. Tale valutazione è mantenuta per l'aggiornamento.

⁴ La Corte ha valutato una probabilità bassa per la tratta dell'infrastruttura in Germania e una probabilità alta per quella in Danimarca. Tale valutazione è mantenuta per l'aggiornamento.

⁵ Sebbene la Commissione abbia comunicato alla Corte il 2030 come probabile termine per il completamento, le informazioni dei promotori dei progetti indicano che quest'ultimo sarà posticipato al 2035.

⁶ La Corte ha valutato una probabilità media per la tratta dell'infrastruttura in Francia e una probabilità alta per quella in Spagna.

Nota: i requisiti del regolamento TEN-T includono l'elettificazione, un carico per asse minimo di 22,5 t, una velocità minima di 100 km/h per i treni di una lunghezza di almeno 740 m che viaggiano su linee ferroviarie con uno scartamento di 1 435 mm, nonché l'utilizzo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS).

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base delle informazioni fornite dalla Commissione, dalle autorità nazionali e dai promotori dei progetti.

- 17** Per la maggior parte delle IFT, la situazione si è ulteriormente aggravata rispetto a quella descritta nella precedente relazione speciale della Corte. La data ufficiale di completamento di tre IFT (la galleria di base del Brennero, il collegamento fisso Lione-Torino e il canale Senna-Nord Europa) è ora prevista per oltre il 2030, il che significa che il termine per l'ultimazione della rete centrale TEN-T dell'UE, fissato per il 2030, non sarà rispettato. Stando ai dati del 2020, la Rail Baltica avrebbe dovuto essere ultimata entro il 2030; attualmente non vi è alcun calendario di attuazione per il pieno completamento di questa IFT (paragrafo 15). Per una IFT, ovvero l'autostrada A1 in Romania, le prospettive sono invece migliorate: ad oggi tutte le tratte dovrebbero venire aperte prima del 2030.
- 18** Prendendo in considerazione tutte le IFT e le relative infrastrutture di collegamento nel complesso, la Corte conferma la conclusione generale del 2020 secondo la quale è improbabile che la maggior parte delle IFT sottoposte a audit riesca a essere pienamente operativa entro il 2030. Gran parte delle IFT hanno inoltre subito ulteriori ritardi connessi al rispetto dei requisiti per il trasporto di merci su rotaia di cui al regolamento TEN-T del 2013, in vigore al momento dell'audit precedente.
- 19** Nella [relazione speciale del 2020](#), la Corte ha inoltre osservato che i ritardi relativi alla pianificazione e all'attuazione potevano generare costi aggiuntivi. Ciò è avvenuto nel caso del collegamento fisso Fehmarn Belt, il cui contratto, firmato dalle autorità danesi con il promotore del progetto, autorizzava quest'ultimo a dichiarare determinati oneri contrattuali (quali i costi d'esercizio dei consorzi o variazioni nel prezzo dei materiali) qualora l'inizio dei lavori avesse dovuto essere posticipato a causa della mancanza di autorizzazioni. Dal momento che tale ritardo si è effettivamente verificato, la clausola è stata applicata per evitare di dover risolvere i contratti e indire una procedura di gara per la stipulazione di nuovi. Al tempo, il promotore aveva informato la Corte della sua intenzione di chiedere il rimborso di tali oneri a valere sul cofinanziamento UE⁹.
- 20** Nel corso dell'elaborazione del presente aggiornamento, la Commissione ha informato la Corte che una richiesta di rimborso, comprendente costi di tale natura, era stata inoltrata dal promotore del progetto e accettata dalla CINEA (l'agenzia esecutiva della Commissione incaricata della gestione delle sovvenzioni dell'UE). Ad oggi, l'importo totale finanziato finora a valere sul bilancio dell'UE relativamente ai costi derivanti dal ritardo nell'inizio dei lavori ammonta a 14,8 milioni di euro.

⁹ [Relazione speciale 10/2020](#), paragrafo 44.

Di recente è stata introdotta una governance rafforzata mentre gli strumenti giuridici esistenti sono stati raramente impiegati

- 21** Nella [relazione speciale del 2020](#), la Corte aveva sottolineato che la Commissione disponeva di limitati strumenti giuridici per far fronte ai ritardi nell'attuazione della rete centrale di trasporto dell'UE. Era stato inoltre evidenziato come la Commissione non avesse ancora impiegato gli strumenti disponibili, quali l'articolo 56 del [regolamento TEN-T del 2013](#)¹⁰. La Corte aveva inoltre fornito alla Commissione una serie di raccomandazioni volte a migliorare la gestione finanziaria dei cofinanziamenti UE destinati ai megaprogetti.
- 22** Nel 2024 il [regolamento TEN-T](#) è stato profondamente rivisto. Sono state introdotte una nuova serie di obiettivi, scadenze di completamento, nonché disposizioni giuridiche per permettere alla Commissione di sovrintendere all'attuazione della rete (cfr. [allegato II](#) per una panoramica delle principali modifiche rispetto alla versione precedente).
- 23** Nella preparazione del presente aggiornamento la Corte ha verificato:
- o se dal 2020 la Commissione abbia fatto ricorso alla procedura di cui all'articolo 56;
 - o se le nuove disposizioni del [regolamento TEN-T del 2024](#) o le modifiche a quelle già esistenti possano far fronte a due delle cause comuni di ritardo evidenziate nella [relazione speciale del 2020](#), ovvero i) la complessità nella coordinazione transfrontaliera e ii) le procedure di autorizzazione negli Stati membri;
 - o se la Commissione avesse attuato le raccomandazioni formulate dalla Corte nel 2020.

¹⁰ [Relazione speciale 10/2020](#), paragrafo 26.

La Commissione ha fatto ricorso solo una volta agli strumenti giuridici per ovviare ai ritardi nel completamento della rete

24 Ai sensi dell'articolo 56 del [regolamento TEN-T del 2013](#), la Commissione potrebbe chiedere agli Stati membri di spiegare le ragioni di ritardi significativi nel completamento della rete centrale per poi avviare una consultazione al fine di risolverli. Nella [relazione speciale del 2020](#), la Corte ha constatato che la Commissione non ha mai fatto ricorso a tale disposizione giuridica¹¹. Tutte le IFT selezionate per le quali la Corte ha ricevuto una previsione delle tempistiche hanno subito ulteriori ritardi nell'attuazione (paragrafo [13](#) e [tabella 2](#)); è ormai evidente che tre di esse saranno operative solo dopo il termine del 2030. La Commissione ha tuttavia comunicato alla Corte che nessuna procedura di cui all'articolo 56 è stata applicata per le IFT incluse nel presente aggiornamento. Nel complesso, dalla [relazione speciale del 2020](#) la Commissione ha fatto ricorso a tale procedura una sola volta per un altro megaprogetto in Francia.

Il regolamento TEN-T del 2024 fornisce alla Commissione ulteriori strumenti giuridici per controllare l'attuazione della rete

25 Il [regolamento TEN-T del 2024](#) ha introdotto nuovi requisiti e disposizioni giuridiche che permettono alla Commissione di controllare il completamento della rete di trasporto da parte degli Stati membri ([allegato II](#)). La Corte ritiene che tale aggiornamento (insieme a una connessa [direttiva sulla razionalizzazione delle misure di rilascio delle autorizzazioni](#) adottata nel 2021) costituisca un potenziale passo avanti nell'affrontare le due principali cause di ritardo (paragrafo [23](#)) identificate nella [relazione speciale del 2020](#). Tuttavia, l'efficacia di tali disposizioni dipenderà in ultima istanza dalla loro effettiva applicazione da parte della Commissione e dal rispetto che vi daranno gli Stati membri. In ogni caso, tali disposizioni riguardano principalmente i progetti in fase di pianificazione e avranno pertanto un impatto limitato su quelli inclusi nel campione.

¹¹ [Relazione speciale 10/2020](#), paragrafo 26.

- 26** Il [regolamento TEN-T del 2024](#) rafforza il quadro di governance per far fronte a problemi di coordinamento transfrontalieri. È probabile che l'integrazione dei corridoi della rete centrale e dei corridoi merci ferroviari nei corridoi di trasporto europei porti a attribuire maggiore importanza a considerazioni di tipo operativo durante il processo di pianificazione. Anche il ruolo dei coordinatori europei, che aiutano la Commissione a controllare il completamento della rete centrale da parte degli Stati membri, è stato rafforzato e include ora una consultazione formale nell'assegnazione del cofinanziamento UE ai progetti infrastrutturali lungo il rispettivo corridoio.
- 27** Il nuovo regolamento ha ampliato l'ambito di applicazione degli atti di esecuzione della Commissione. Si tratta di documenti giuridici vincolanti rivolti agli Stati membri che includono disposizioni sulle tempistiche e sulla governance di progetti specifici. Nella [relazione speciale del 2020](#), la Corte aveva già valutato gli atti di esecuzione come strumenti positivi che rafforzano il controllo della Commissione sul completamento della rete centrale¹². Nell'ambito del precedente quadro giuridico, tali atti potevano essere emanati solo per progetti aventi una dimensione transfrontaliera. Gli atti di esecuzione riguarderanno ora invece interi corridoi di trasporto e, in base alle necessità, potranno focalizzarsi su tratte o progetti lungo la rete centrale.
- 28** Inoltre, il [regolamento TEN-T del 2024](#) introduce un nuovo obbligo giuridico in virtù del quale i piani nazionali in materia di trasporti degli Stati membri devono essere allineati con le priorità dell'UE. I piani nazionali in materia di trasporti devono tenere in considerazione i piani di lavoro dei coordinatori europei e gli eventuali atti di esecuzione adottati. Agli Stati membri è richiesto di sottoporre tali piani alla Commissione che esprimerà un parere formale, ma non vincolante.
- 29** Mentre il [regolamento TEN-T del 2024](#) non contiene di per sé disposizioni intese a migliorare le procedure di rilascio delle autorizzazioni, esso si appoggia a una [direttiva dell'UE del 2021](#) sulla razionalizzazione delle misure di rilascio delle autorizzazioni. La direttiva prevede che gli Stati membri riducano l'onere dei permessi per i progetti lungo le tratte fondamentali della rete centrale dell'UE designando un punto di contatto unico per i promotori dei progetti, semplificando le procedure e stabilendo un termine massimo per emettere una decisione (con limitate eccezioni). Per le procedure transfrontaliere di concessione delle autorizzazioni, i coordinatori europei hanno il diritto di ricevere informazioni sulla procedura e di richiedere relazioni sullo stato di avanzamento in caso di ritardi.

¹² [Relazione speciale 10/2020](#), paragrafi 75-78.

- 30** Tuttavia, l'impatto della direttiva dipende in larga misura dal suo recepimento adeguato e tempestivo nella legislazione nazionale. Al momento della redazione del presente aggiornamento, la Commissione aveva avviato procedure d'infrazione nei confronti di cinque Stati membri in relazione al recepimento della direttiva.

La maggior parte delle raccomandazioni accettate dalla Commissione nel 2020 è stata attuata

- 31** Nella [relazione speciale del 2020](#), la Corte ha formulato dodici sottoraccomandazioni per rafforzare la pianificazione a lungo termine, la gestione e il controllo degli investimenti delle IFT. La Commissione ha pienamente o parzialmente accettato sei di queste sottoraccomandazioni.
- 32** Nel [capitolo 3 della relazione annuale sull'esercizio 2023](#) la Corte si era già pronunciata sui progressi delle sottoraccomandazioni accettate dalla Commissione e sulla tempestività della loro attuazione. I servizi della Corte hanno riscontrato che quattro di esse erano state attuate, pienamente o per la maggior parte degli aspetti, nei tempi previsti. L'attuazione delle restanti due aveva subito ritardi ed era stata dunque solo parzialmente completata. Non ci sono stati nuovi sviluppi o provvedimenti da parte della Commissione per le restanti sei sottoraccomandazioni che non erano state accettate.
- 33** Dalla pubblicazione della relazione annuale sull'esercizio 2023, la Corte ha riscontrato alcuni progressi nell'attuazione di una sottoraccomandazione per l'ulteriore sviluppo dello strumento della decisione di esecuzione 4a): la Commissione ha adottato atti giuridici nuovi o aggiornati attinenti al canale Senna-Nord Europa, alla Rail Baltica e alla IFT Lione-Torino ([allegato III](#)).

La presente relazione è stata adottata dalla Sezione II, presieduta da Annemie Turtelboom, Membro della Corte dei conti europea, a Lussemburgo nella riunione del 3 dicembre 2025.

Per la Corte dei conti europea



Tony Murphy
Presidente

Allegati

Allegato I – L’audit

- 01** Nel 2020 la Corte ha pubblicato una [relazione speciale](#) che valutava il ruolo della Commissione nel garantire che i megaprogetti aventi una dimensione transfrontaliera cofinanziati dall’UE (denominati infrastrutture faro nel settore dei trasporti – IFT) fossero pianificati in maniera adeguata ed efficienti. Ai fini dell’audit, erano state incluse nel campione otto IFT cruciali per raggiungere l’obiettivo dell’UE relativo al completamento della rete centrale di trasporto entro il 2030.
- 02** Nell’ambito di quell’audit, la Corte aveva ritenuto improbabile che la rete potesse essere in grado di funzionare a pieno regime entro il 2030, dal momento che sei delle otto IFT, comprensive di linee di accesso e infrastrutture di collegamento, non sarebbero probabilmente riuscite ad operare a pieno regime entro tale termine. Ciò era dovuto a una serie di problemi:
- le priorità e le procedure amministrative nazionali differivano profondamente tra gli Stati membri, rallentando lo stato di avanzamento dei lavori sui collegamenti transfrontalieri. La Commissione disponeva di limitati strumenti giuridici per far rispettare gli impegni presi e non era stata in grado di sfruttarli appieno;
 - la qualità della pianificazione necessitava di essere migliorata: le previsioni sul traffico erano spesso troppo ottimistiche o mancavano di adeguato coordinamento transfrontaliero. Gli Stati membri non avevano fatto un uso efficace delle analisi costi-benefici in quanto strumenti decisionali per interi progetti, il che compromette la trasparenza e l’affidabilità;

- o l'attuazione si rivelava inefficace, con un tempo medio di 15 anni per la costruzione di una IFT. A ciò si aggiungevano ampi sforamenti dei costi e lunghi ritardi rispetto al calendario iniziale;
- o il controllo svolto dalla Commissione sul completamento dei corridoi della rete centrale da parte degli Stati membri continuava a essere distante, rimanendo in larga parte focalizzato sulle realizzazioni piuttosto che sui risultati o sulla sostenibilità a lungo termine. Sebbene l'introduzione di decisioni di esecuzione avesse rappresentato al tempo un passo avanti, tali strumenti rimanevano troppo limitati in termini di portata e applicabilità per riuscire a garantire un completamento della rete entro i termini.

- 03** Per ovviare a tali carenze, la Corte ha formulato quattro raccomandazioni rivolte alla Commissione, articolate in dodici sottoraccomandazioni (*allegato III*).
- 04** Nel 2021 è stata pubblicata un'analisi in cui il quadro UE per la consegna di megaprogetti veniva confrontato con quadri analoghi in altri Paesi. In tale contesto, la Corte ha altresì effettuato un confronto tra gli sforamenti di bilancio e i ritardi di sei delle otto IFT e una popolazione composta da diverse centinaia di progetti nel settore dei trasporti attuati in tutto il mondo. La Corte ha concluso che la gran parte dei progetti presentava deviazioni di minore entità tra i costi effettivi e la spesa stimata rispetto alla media globale. Tuttavia, quasi tutti i sei progetti hanno registrato mediamente maggiori ritardi rispetto a progetti analoghi nel resto del mondo.
- 05** La presente relazione fornisce un aggiornamento sugli sviluppi degli elementi principali della *relazione speciale del 2020* dalla sua pubblicazione fino a novembre 2025. Gli auditor hanno concentrato maggiormente la loro attenzione sulle variazioni dei tempi e dei costi per le otto IFT, oltre che sul ruolo svolto dalla Commissione nel controllo di queste ultime. Ove pertinente, la Corte ha anche seguito gli sviluppi verificatisi in altri megaprogetti sulla rete centrale TEN-T. I lavori della Corte hanno inoltre riguardato il modo in cui la *revisione del 2024 del regolamento TEN-T* possa contribuire alla risoluzione dei problemi identificati nella *relazione speciale del 2020*.
- 06** Per quanto concerne l'attuazione della rete in relazione al rispetto dei requisiti del regolamento TEN-T per il trasporto di merci su rotaia, è opportuno osservare che la valutazione aggiornata della Corte fa ancora riferimento a quelli previsti dal *regolamento TEN-T del 2013*. Dalla pubblicazione della *relazione speciale del 2020* è entrato in vigore un aggiornamento del regolamento TEN-T (paragrafo 22) che include requisiti tecnici aggiornati per la rete centrale (*allegato II*). Nel quadro del presente aggiornamento della relazione speciale, la Corte non ha valutato l'impatto di tali nuovi requisiti in quanto essi non rientravano nell'estensione dell'audit originario.

- 07** L'aggiornamento si basa su un esame documentale delle informazioni fornite dalla Commissione, dalle autorità nazionali e dai promotori dei progetti responsabili delle relative IFT in Spagna, Polonia e Romania. La Corte ha inoltre analizzato informazioni di dominio pubblico. Non sono state svolte né visite *in loco* né si sono tenuti colloqui con i responsabili dei progetti o i portatori di interessi. La [metodologia di audit](#) rispetta i principi internazionali di audit dell'[Organizzazione internazionale delle Istituzioni superiori di controllo \(INTOSAI\)](#).
- 08** Gli auditor hanno riesaminato il livello di attuazione di tutte le raccomandazioni incluse nella relazione speciale del 2020 per stabilire se si siano verificate variazioni nelle azioni e nelle misure intraprese dalla Commissione. Per le raccomandazioni che erano state accettate, le variazioni sono state valutate in rapporto al seguito dato nel 2024 per la [relazione annuale sull'esercizio 2023](#).
- 09** Per garantire la comparabilità dei risultati è stata applicata la stessa metodologia dell'audit del 2020. La Corte ha segnalato in modo esplicito i pochi casi in cui è stato necessario applicare una metodologia differente.

Allegato II – Principali modifiche introdotte dal regolamento TEN-T del 2024

Settore	Modifiche rispetto al testo del 2013
Elementi di ordine generale: termini per il completamento della rete	Conferma dei termini per la rete centrale e per la rete globale (rispettivamente il 2030 e il 2050). Ulteriore identificazione di una rete centrale estesa (precedentemente parte della rete globale) da completare entro il 2040.
Elementi di ordine generale: identificazione di corridoi prioritari	Creazione di nove corridoi di trasporto europei (che comprendono tratte sulla rete centrale e su quella globale) che sostituiscono i corridoi già esistenti della rete centrale (con focus sugli aspetti infrastrutturali) e i corridoi merci ferroviari (con focus sulle operazioni).
Elementi di ordine generale: infrastruttura per i combustibili alternativi	Nuovo requisito di includere gli impianti per i combustibili alternativi tra gli standard infrastrutturali per i porti interni e marittimi, gli aeroporti, le strade e i nodi urbani.
Trasporto merci su rotaia: standard minimi per le unità intermodali	Nuovo requisito inteso a permettere la circolazione di treni merci che trasportano semirimorchi standard di altezza fino a 4 m entro il 2040.
Trasporto merci su rotaia: requisiti dell'infrastruttura di trasporto (carico per asse di 22,5 t, 100 km/h di velocità per i treni merci e la possibilità di far circolare treni con una lunghezza di 740 m)	Estensione dei requisiti esistenti concernenti l'infrastruttura per il trasporto merci su rotaia (22,5 t, 100 km/h e 740 m): — alla rete centrale entro il 2030; — alla rete centrale estesa entro il 2040; — al resto della rete globale entro il 2050.
Trasporto di passeggeri: velocità minima della linea	Nuovo requisito di velocità minima delle linee per il trasporto di passeggeri di 160 km/h per la rete centrale e la rete centrale estesa entro il 2040.
Trasporto ferroviario: Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario	Nuovi requisiti di: a) sviluppare il Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario sulla rete centrale estesa entro il 2040 e sulla rete globale entro il 2050; b) dismettere i sistemi di classe B ancora presenti sulla rete centrale entro il 2040, sulla rete centrale estesa entro il 2045 e sulla rete globale entro il 2050.

Settore	Modifiche rispetto al testo del 2013
Vie navigabili interne: stato di buona navigazione	Nuovo requisito, applicabile alle vie navigabili interne sulla rete centrale, di garantire uno “stato di buona navigazione”, vale a dire una navigazione efficiente, affidabile e sicura per gli utenti (compresi i requisiti minimi per le vie navigabili e i livelli di servizio minimi), da definire ulteriormente negli atti di esecuzione della Commissione.
Trasporto stradale: aree di sosta	Modifica del requisito esistente che prevede la presenza di aree di sosta ogni 100 km sulla rete centrale entro il 2030 e lungo la rete globale entro il 2050. La distanza massima tra un’area di sosta e l’altra dovrà essere ridotta a 60 km entro il 2040 sia sulla rete centrale che sulla rete centrale estesa.
Multimodalità nel trasporto merci: analisi di mercato dei terminali	Nuovo requisito per gli Stati membri di effettuare un’analisi di mercato e prospettiva sui terminali merci multimodali sul loro territorio. Sulla base di tale analisi, gli Stati membri devono inoltre elaborare un piano d’azione per lo sviluppo di una rete di terminali merci multimodali.
Attuazione e controllo: atti di esecuzione della Commissione	Ampliamento della facoltà della Commissione di adottare atti di esecuzione (che diventeranno obbligatori per ogni piano di lavoro dei corridoi e opzionali per le tratte dei corridoi, indipendentemente dal fatto che siano transfrontalieri o semplicemente domestici).
Attuazione e controllo: ruolo dei coordinatori europei	Rafforzamento del ruolo dei coordinatori europei che devono impegnarsi fortemente nella governance del trasporto ferroviario di merci ¹ (e monitorare la performance dei servizi ferroviari di trasporto merci) e che hanno il diritto di essere consultati dalla Commissione per far sì che i progetti esaminati per il finanziamento del meccanismo per collegare l’Europa siano coerenti con le priorità del piano di lavoro del corridoio.
Attuazione e controllo: allineamento delle strategie nazionali con il TEN-T	Nuovo requisito per i piani di trasporto e investimento nazionali che devono essere coerenti con le priorità e i termini indicati nel regolamento e con i piani di lavoro del corridoio. Rafforzamento dell’obbligo di trasmettere i progetti di piano alla Commissione appena possibile dopo che la consultazione sul piano pubblico è stata avviata e nuova possibilità per la Commissione di formulare un parere.
Altro: rischio per la sicurezza o l’ordine pubblico	Nuovo requisito per gli Stati membri di notificare alla Commissione qualunque misura adeguata adottata per mitigare un potenziale rischio che possa incidere sulla rete TEN-T per motivi di sicurezza o ordine pubblico.

¹ Articolo 8 del [regolamento \(UE\) n. 913/2010](#).

Allegato III – Seguito dato alle raccomandazioni della Corte dei conti europea formulate nella relazione speciale 10/2020

Raccomandazioni rivolte alla Commissione		Accettazione	Attuazione entro aprile 2024	Variazione fino a novembre 2025
Grado di accettazione:	 accettata;  accettata parzialmente;  non accettata.			
Livello di attuazione:	 pienamente;  per la maggior parte degli aspetti;  per alcuni aspetti;  non attuata.			
1) Rivedere e applicare gli attuali strumenti per far rispettare la pianificazione a lungo termine				
1a) includere strumenti giuridici che possano esser fatti rispettare più agevolmente, tra i quali un'estensione delle circostanze di adozione degli atti di esecuzione, in modo da ovviare ad eventuali notevoli ritardi nell'avvio o nel completamento dei lavori nella rete centrale			-	
1b) valutare nuovamente la pertinenza dei requisiti tecnici della rete centrale e della rete globale, tenendo conto del tempo rimanente e degli insegnamenti tratti dai problemi osservati in relazione alla realizzazione di progetti in corso e passati			-	
1c) introdurre disposizioni per rafforzare la coerenza tra piani di trasporto nazionali ed impegni TEN-T, per far sì che il regolamento TEN-T sia fatto rispettare ed attuato in modo appropriato			-	
1d) dar seguito alla propria “proposta di razionalizzazione” sostenendo gli Stati membri nella pianificazione, negli appalti e nella creazione di sportelli unici per ridurre l'onere amministrativo. Per le IFT transfrontaliere, la Commissione dovrebbe promuovere il ricorso a procedure di appalto comuni			-	
2) Richiedere una migliore analisi prima di decidere di fornire cofinanziamenti UE ai megaprogetti (simili alle IFT);				
2a) Per le spese in regime di gestione diretta, esigere che venga condotta un'analisi costi-benefici socio-economica complessiva valida, completa e trasparente per l'insieme di ogni singolo megaprogetto (simile ad una IFT), oltre a quelle dettagliate per specifiche tratte. Dette analisi costi-benefici dovrebbero guardare ad un livello strategico più alto di quello del singolo progetto o della singola tratta in corso di realizzazione e riguardare anche le infrastrutture ausiliarie			-	

Raccomandazioni rivolte alla Commissione		Accettazione	Attuazione entro aprile 2024	Variazione fino a novembre 2025
Grado di accettazione: accettata; accettata parzialmente; non accettata. Livello di attuazione: pienamente; per la maggior parte degli aspetti; per alcuni aspetti; non attuata.				
2b) Per le spese in regime di gestione concorrente, chiedere alle autorità di gestione di adottare i medesimi requisiti prima di fornire sostegno UE a megaprogetti				-
3) Potenziare la gestione, da parte della Commissione, del cofinanziamento UE alle azioni che fanno parte di megaprogetti (simili alle IFT)				
3a) Dar priorità alle azioni facenti parte di megaprogetti che ovviano a collegamenti mancanti e strozzature definite come priorità essenziali nel programma di lavoro del corridoio				-
3b) Indirizzare la selezione di azioni facenti parte di megaprogetti in modo da accrescere l'efficienza della gestione ed evitare la concorrenza artificiale con altri progetti. Per assicurare la continuità di applicazione e la coerenza, la Commissione dovrebbe promuovere, per ciascun megaprogetto, un'unica convenzione di sovvenzione per periodo di finanziamento pluriennale. Tale convenzione dovrebbe includere tutte le azioni abbastanza mature da essere pienamente attuate nel corso del periodo di finanziamento pluriennale				-
3c) Affrontare le debolezze rilevate nell'attuazione dell'IFT da parte degli Stati membri e accrescere l'efficacia del cofinanziamento UE; fare un uso tempestivo e proattivo di tutti gli strumenti disponibili per assicurare il completamento nei tempi previsti della rete, e istituire centri specializzati per valutare la qualità dei documenti preparati dai promotori dei progetti e per coordinare gli sforzi volti ad indirizzare e guidare questi ultimi				-
4) Partire dall'esperienza delle decisioni di esecuzione e potenziare il ruolo dei coordinatori europei				
4a) Sviluppare ulteriormente il nuovo strumento della decisione di esecuzione, proponendo una decisione per ciascuna IFT transfrontaliera da cofinanziare nel periodo 2021-2027. Tali decisioni dovrebbero chiarire le regole e le responsabilità di tutte le parti, compresa la Commissione; esse dovrebbero includere una dichiarazione sui risultati attesi (ad esempio, trasferimento modale, obiettivi di previsioni di traffico) e tappe intermedie, nonché un impegno, da parte di tutti gli Stati membri, a condividere i risultati della valutazione <i>ex post</i> con la Commissione				Lieve miglioramento (nessun passaggio di categoria)
4b) Una volta adottata la nuova base giuridica di cui alla raccomandazione n. 1, punto a), proporre inoltre una decisione di esecuzione per ciascuna IFT con "impatto transfrontaliero"				-

Raccomandazioni rivolte alla Commissione		Accettazione	Attuazione entro aprile 2024	Variazione fino a novembre 2025
Grado di accettazione:  accettata;  accettata parzialmente;  non accettata. Livello di attuazione:  pienamente;  per la maggior parte degli aspetti;  per alcuni aspetti;  non attuata.				
4c) Proporre di potenziare il ruolo dei coordinatori europei nei modi seguenti: facendo rispettare maggiormente i programmi di lavoro dei corridoi; permettendo che siano presenti alle riunioni più importanti dei consigli di amministrazione; migliorando il ruolo svolto dai coordinatori in termini di comunicazione degli obiettivi strategici della TEN-T				-

Fonte: Corte dei conti europea.

Abbreviazioni

Abbreviazione	Definizione/Spiegazione
IFT	Infrastruttura-faro nel settore dei trasporti
TEN-T	Rete transeuropea dei trasporti

Glossario

Lemma	Definizione/Spiegazione
Infrastruttura-faro nel settore dei trasporti	Nella relazione speciale 10/2020 della Corte dei conti europea, per “IFT” si intendeva qualunque infrastruttura di trasporto cofinanziata dall’UE in cui costo totale ammissibile stanziato superava il miliardo di euro. In aggiunta, si applicavano le caratteristiche seguenti: doveva essere stanziata o pagata una somma a titolo di cofinanziamento dell’UE (senza soglia quantitativa); l’IFT doveva essere pertinente per la rete di trasporto dell’UE (in particolare per quel che riguarda i collegamenti transfrontalieri) e ci si attendeva che apportasse un impatto socio-economico foriero di cambiamenti.
Rete transeuropea dei trasporti	Insieme di progetti di sviluppo infrastrutturale per il trasporto su strada, ferroviario, aereo e per vie navigabili che danno attuazione alla politica della rete transeuropea di trasporto, che include una rete ferroviaria ad alta velocità, un sistema di navigazione via satellite e sistemi intelligenti di gestione dei trasporti.

Risposte della Commissione

<https://www.eca.europa.eu/it/publications/sr-2026-02>

Cronologia

<https://www.eca.europa.eu/it/publications/sr-2026-02>

Audit team

Le relazioni speciali della Corte dei conti europea illustrano le risultanze degli audit espletati su politiche e programmi dell'UE o su temi relativi alla gestione concernenti specifici settori di bilancio. La Corte seleziona e pianifica detti incarichi di audit in modo da massimizzarne l'impatto, tenendo conto dei rischi per la performance o la conformità, del livello delle entrate o delle spese, dei futuri sviluppi e dell'interesse pubblico e politico.

Il presente controllo di gestione è stato espletato dalla Sezione di audit II ("Investimenti a favore della coesione, della crescita e dell'inclusione"), presieduta da Annemie Turtelboom, Membro della Corte. L'audit è stato diretto da Annemie Turtelboom, Membro della Corte, coadiuvato da Eric Braucourt, capo di Gabinetto e Guido Fara, attaché di Gabinetto e capoincarico, Gediminas Macys, principal manager; Manja Ernst e Rafal Gorajski, auditor, Zsofia Kelemen, tirocinante. Luc T'Joen, capoincarico della relazione speciale 10/2020 della Corte dei conti europea nonché funzionario in pensione, ha inoltre fornito il suo contributo. Richard Moore ha fornito assistenza linguistica. Alexandra Damir-Binzaru ha prestato assistenza grafica.



Da sinistra a destra: Manja Ernst, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboom, Rafal Gorajski.

DIRITTI D'AUTORE

© Unione europea, 2026

La politica di riutilizzo della Corte dei conti europea è stabilita dalla [decisione della Corte n. 6-2019](#) sulla politica di apertura dei dati e sul riutilizzo dei documenti.

Salvo indicazione contraria (ad esempio, in singoli avvisi sui diritti d'autore), il contenuto dei documenti della Corte di proprietà dell'UE è soggetto a licenza [Creative Commons Attribuzione 4.0 Internazionale \(CC BY 4.0\)](#). Ciò significa che, in linea generale, ne è consentito il riutilizzo, a condizione che sia citata la fonte in maniera appropriata e che siano indicate le eventuali modifiche. In caso di riutilizzo del materiale della Corte, il significato o il messaggio originari non devono essere distorti. La Corte dei conti europea non è responsabile delle eventuali conseguenze derivanti dal riutilizzo del proprio materiale.

Se un contenuto specifico permette di identificare privati cittadini (ad esempio nelle foto che ritraggono personale della Corte) o se include lavori di terzi, è necessario chiedere un'ulteriore autorizzazione.

Ove concessa, tale autorizzazione annulla e sostituisce quella generale già menzionata e indica chiaramente ogni eventuale restrizione dell'uso.

Per utilizzare o riprodurre contenuti che non sono di proprietà dell'UE, può essere necessario richiedere un'autorizzazione direttamente ai titolari dei diritti.

Il software o i documenti coperti da diritti di proprietà industriale, come brevetti, marchi, disegni e modelli, loghi e nomi registrati, sono esclusi dalla politica di riutilizzo della Corte.

I siti Internet istituzionali dell'Unione europea, nell'ambito del dominio europa.eu, contengono link verso siti di terzi. Poiché esulano dal controllo della Corte, si consiglia di prender atto delle relative informative sulla privacy e sui diritti d'autore.

Uso del logo della Corte dei conti europea

Il logo della Corte dei conti europea non deve essere usato senza previo consenso della stessa.

HTML	ISBN 978-92-849-6216-7	ISSN 1977-5709	doi:10.2865/3100876	QJ-01-25-061-IT-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6217-4	ISSN 1977-5709	doi:10.2865/3411370	QJ-01-25-061-IT-N

COME CITARE LA PRESENTE PUBBLICAZIONE:

Corte dei conti europea, [relazione speciale 02/2026](#) “Infrastrutture di trasporto dell’UE – Ulteriori ritardi e qualche aumento dei costi ma un quadro rafforzato di governance è in vigore per il futuro (un aggiornamento della relazione speciale 10/2020 della Corte dei conti europea)”, Ufficio delle pubblicazioni dell’Unione europea, 2026.

I megaprogetti sono essenziali per il completamento della rete transeuropea dei trasporti dell'UE. Nel 2020 la Corte ha pubblicato una relazione speciale in cui erano evidenziati notevoli ritardi, aumenti dei costi, debolezze nel coordinamento tra gli Stati membri e nel controllo operato dalla Commissione. La presente relazione, che tiene conto degli sviluppi verificatisi da allora, ne fornisce un aggiornamento. La Corte ha osservato un ulteriore aumento del costo congiunto dei megaprogetti, imputabile principalmente a due di essi, nonché ritardi supplementari che impediscono alla rete centrale dell'UE di essere completata entro il termine del 2030. Nel 2024 sono stati introdotti nuovi strumenti giuridici per migliorare il controllo svolto dalla Commissione sull'attuazione della rete ma le modifiche riguarderanno principalmente i progetti iniziati dopo quelli sottoposti ad audit all'epoca.

Relazione speciale della Corte dei conti europea presentata in virtù dell'articolo 287, paragrafo 4, secondo comma, del TFUE.



CORTE
DEI CONTI
EUROPEA



Ufficio delle pubblicazioni
dell'Unione europea

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

Tel. +352 4398-1

Modulo di contatto: eca.europa.eu/it/contact
Sito Internet: eca.europa.eu
Social media: @EUauditors