

Quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali

Il sostegno dell'UE risponde alle esigenze di connettività, ma l'integrazione nella rete centrale di trasporto è lenta



CORTE
DEI CONTI
EUROPEA

Indice

Paragrafo

01 - 12 | **Principali messaggi**

01 - 05 | Perché questo tema è importante

06 - 12 | Costatazioni e raccomandazioni della Corte

13 - 72 | **Le osservazioni della Corte in dettaglio**

13 - 34 | Sebbene i progetti nel settore dei trasporti rispondano alle esigenze di connettività, spesso iniziano in ritardo

13 - 21 | I progetti soddisfano le esigenze di connettività, ma vi sono alcuni punti deboli nella loro selezione

22 - 27 | Durante la procedura di selezione, la Commissione non presta sufficiente attenzione alla maturità dei progetti

28 - 30 | Le sovvenzioni dell'UE apportano un valore aggiunto, ma non sono sempre essenziali per ottenere prestiti

31 - 34 | La maggior parte delle stime dei costi contenute nelle domande di sovvenzione non è sufficientemente dettagliata, rendendo difficile valutarne la ragionevolezza

35 - 49 | La Commissione fa affidamento sulla vigilanza delle istituzioni finanziarie, che è talvolta inadeguata

36 - 44 | In generale, la Commissione non è in grado di ovviare alle debolezze nella vigilanza esercitata dalle istituzioni finanziarie sui rischi per l'attuazione e sugli appalti pubblici

45 - 49 | Durante l'attuazione dei progetti, la Commissione fa affidamento sulla vigilanza esercitata dalle istituzioni finanziarie, la quale presenta alcune carenze

50 - 72 | La Commissione non dispone di procedure efficaci per monitorare i ritardi e garantire la sostenibilità e la visibilità del sostegno dell'UE

50 - 55 | La Commissione non dispone di informazioni sufficientemente dettagliate e aggiornate sui ritardi nell'attuazione dei progetti

56 - 60 | La Commissione dispone di mezzi limitati per garantire un'attuazione tempestiva

61 - 67 | Sono stati avviati molti progetti, ma i progressi nel collegare i Balcani occidentali all'UE sono lenti e la sostenibilità dei progetti è a rischio

68 - 72 | Il ruolo del quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali gode di maggiore visibilità rispetto al sostegno dell'UE

Allegati

Allegato I – L'audit

Allegato II – Elenco dei progetti inclusi nel campione

Allegato III – Valutazioni dei progetti da parte della Corte

Acronimi

Glossario

Risposte della Commissione

Cronologia

Team di audit

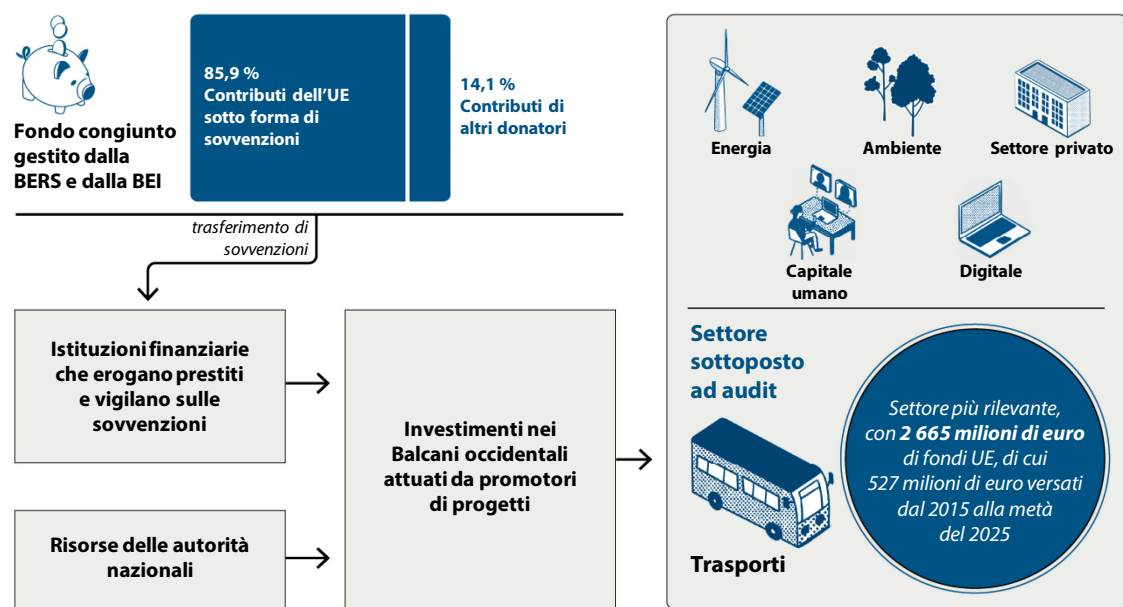
01

Principali messaggi

Perché questo tema è importante

- 01** Per colmare il divario infrastrutturale ed estendere la [rete centrale transeuropea dei trasporti dell'UE](#) ("la rete europea dei trasporti"), conformemente alle norme dell'UE, nei Balcani occidentali entro il 2030, la Commissione eroga fondi attraverso il quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali (WBIF). Tale piattaforma funge sia da forum per lo scambio di analisi del fabbisogno di investimenti sia da meccanismo di finanziamento misto nell'ambito del quale le sovvenzioni dell'UE facilitano l'assunzione di prestiti. La Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo e la Banca europea per gli investimenti gestiscono i contributi dei donatori al WBIF mediante il Fondo congiunto europeo per i Balcani occidentali. La Commissione fornisce la stragrande maggioranza dei finanziamenti: 899 milioni di euro, pari all'86 %, sono stati trasferiti sul conto del Fondo congiunto dal 2015 (cfr. [figura 1](#)).

Figura 1 | Finanziamento di investimenti mediante il quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali (2015-metà 2025)



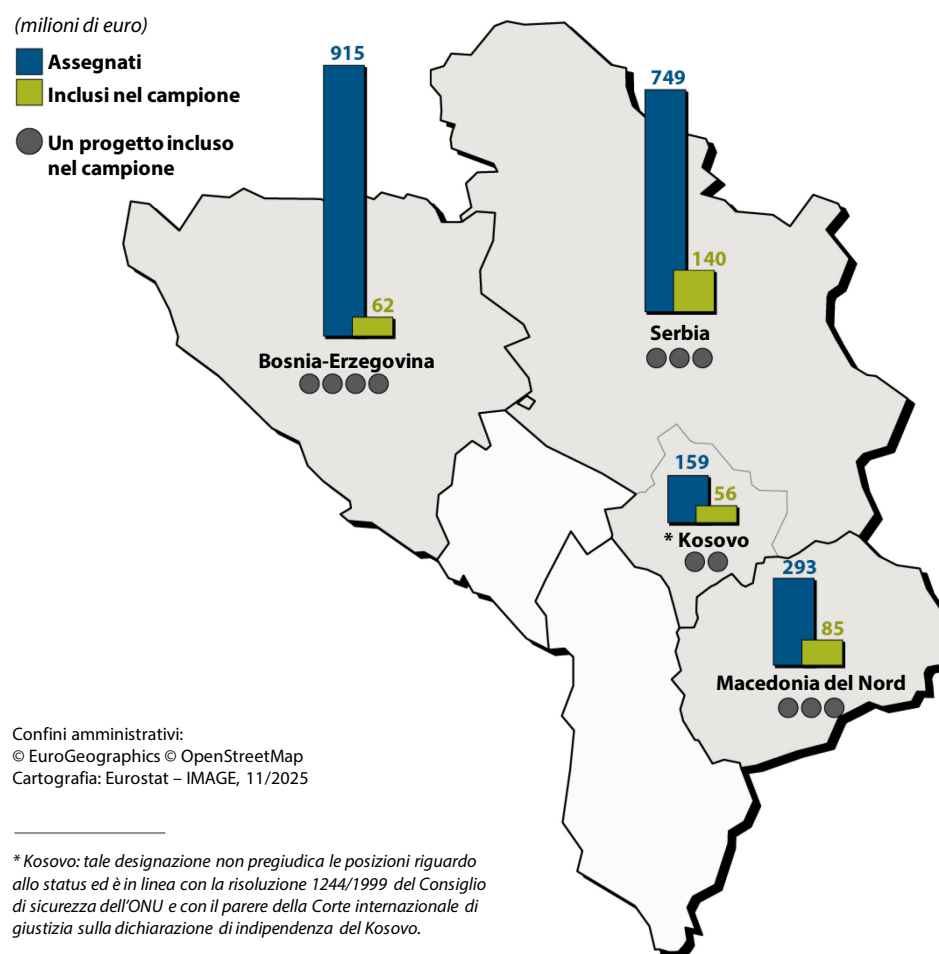
Nota: Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (BERS); Banca europea per gli investimenti (BEI).

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati del Fondo congiunto.

- 02** I promotori di progetti infrastrutturali (solitamente enti pubblici governativi, agenzie o imprese alle quali spetta prestare servizi pubblici) sono responsabili dell'appalto, dell'aggiudicazione dei contratti e dell'attuazione dei progetti sotto la vigilanza di istituzioni finanziarie internazionali. Dette istituzioni sono inoltre responsabili del coordinamento delle valutazioni dei progetti e dell'erogazione dei prestiti.
- 03** La Corte ha verificato se la Commissione abbia garantito che il WBIF contribuisse efficacemente allo sviluppo di infrastrutture di trasporto nei Balcani occidentali collegate alla rete centrale dell'UE. Ha valutato se la Commissione, in quanto principale donatore per il WBIF, avesse istituito procedure per:
- selezionare in modo efficace progetti nel settore dei trasporti;
 - vigilare in modo efficace sull'attuazione dei progetti;
 - monitorare e rendicontare in modo efficace.

04 La Corte ha esaminato il lavoro svolto dalla Commissione e da tre istituzioni finanziarie capofila (la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo, la Banca europea per gli investimenti e la Banca mondiale) tra il 2015 e il giugno 2025. Per maggiori informazioni generali e dettagli sull'estensione e sull'approccio dell'audit, cfr. [allegato I](#). Gli auditor della Corte hanno selezionato un campione di 12 progetti di trasporto ([allegato II](#)) ubicati in Bosnia-Erzegovina, Kosovo¹, Macedonia del Nord e Serbia (cfr. [figura 2](#)).

Figura 2 | Progetti inclusi nel campione e importi corrispondenti delle sovvenzioni (dal 2015 alla metà del 2025)



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base di dati tratti dal sistema di informazione e monitoraggio della Commissione.

¹ Tale designazione non pregiudica le posizioni riguardo allo status ed è in linea con la risoluzione 1244/1999 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite e con il parere della Corte internazionale di giustizia sulla dichiarazione di indipendenza del Kosovo.

- 05** Il presente audit è stato condotto alla luce dell'obiettivo fissato per il completamento della rete centrale europea dei trasporti entro il 2030 e dell'aumento dei fondi dell'UE erogati attraverso il WBIF, che continua a rivestire un'importanza fondamentale per lo [strumento per le riforme e la crescita per i Balcani occidentali](#). La Corte si attende che le proprie constatazioni e raccomandazioni migliorino l'efficacia del WBIF o di qualsiasi sostegno futuro basato su un analogo meccanismo di finanziamento misto.

Constatazioni e raccomandazioni della Corte

- 06** Nel complesso, la Corte conclude che la Commissione ha fatto sì che il WBIF contribuisse ad ampliare la rete centrale europea dei trasporti, dato che i progetti finanziati inclusi nel campione della Corte sono in linea con le priorità in materia di connettività dei Balcani occidentali e dell'UE. Tuttavia, alcuni punti deboli nella selezione dei progetti, in particolare per quanto riguarda la maturità di questi ultimi, hanno contribuito ritardarne significativamente l'attuazione. La Commissione è stata solo parzialmente efficace nell'assicurare un'adeguata vigilanza da parte delle istituzioni finanziarie e nell'istituire meccanismi efficaci di monitoraggio e di rendicontazione. Ciò ha limitato la sua capacità di affrontare tempestivamente i rischi per l'attuazione, i ritardi e i problemi di sostenibilità. Dati i ritardi di attuazione e le problematiche operative, è improbabile che il termine ultimo del 2030 per il completamento della rete centrale europea dei trasporti nei Balcani occidentali verrà rispettato.

Sebbene i progetti nel settore dei trasporti rispondano alle esigenze di connettività, spesso iniziano in ritardo

- 07** Lo strumento di assistenza preadesione, la fonte di finanziamenti dell'UE per i progetti inclusi nel campione, impone alla Commissione di dare priorità ai progetti in base a diversi criteri, tra cui il loro contributo alla mobilità, ai trasporti sostenibili, alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e all'importanza per la rete europea dei trasporti. La Corte ha riscontrato che tutti i progetti inclusi nel campione riguardavano la rete centrale europea dei trasporti, una priorità dell'UE. Tuttavia, fino al 2022, la Commissione non si è sufficientemente concentrata sulla selezione di progetti di trasporto sostenibile che contribuissero a ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Per di più, la Commissione non ha prestato sufficiente attenzione alla maturità dei progetti che erano stati approvati, il che ha quindi comportato notevoli ritardi nell'attuazione. Un progetto è maturo, ossia pronto per l'attuazione, quando il relativo lavoro preparatorio (ad esempio, l'analisi costi-benefici e la progettazione dettagliata) è completato e aggiornato. Di conseguenza, i progetti sono generalmente iniziati con un ritardo di 17 mesi (cfr. paragrafi [14-27](#)).



Raccomandazione 1

Selezionare solo progetti maturi

La Commissione dovrebbe selezionare i progetti solo quando i promotori degli stessi possono dimostrare che il lavoro preparatorio è completo e aggiornato, consentendo così di iniziare i progetti immediatamente dopo l'approvazione della sovvenzione.

Termine di attuazione: 2027

- 08** Le sovvenzioni del WBIF sono considerate giustificate quando le entrate finanziarie di un progetto, pur garantendo il benessere della società, non sono sufficienti a coprire i costi dello stesso. Tale condizione si applicava a tutti i progetti inclusi nel campione della Corte. Tuttavia, la Corte ha riscontrato tre casi in cui le sovvenzioni non erano essenziali per ottenere prestiti, in quanto i relativi contratti di prestito erano stati firmati molto prima che venissero presentate le domande di sovvenzione. Inoltre, la maggior parte delle stime dei costi contenute nelle domande di sovvenzione non è sufficientemente dettagliata, rendendo difficile valutarne la ragionevolezza (cfr. paragrafi [29-34](#)).

La Commissione fa affidamento sulla vigilanza delle istituzioni finanziarie, che è talvolta inadeguata

- 09** Per la vigilanza sull'attuazione dei progetti, la Commissione si affida alle istituzioni finanziarie capofila. Sebbene la Commissione rimanga in ultima istanza responsabile dell'esecuzione del bilancio dell'UE, la Corte ha osservato che essa:
- non aveva chiesto alle istituzioni finanziarie di fornire prova (ad esempio, mediante le relazioni annuali di attuazione) della vigilanza da esse esercitata e di come venivano attenuati i rischi per l'attuazione; non era neanche stata in grado di individuare carenze della vigilanza sulle procedure di appalto pubblico (cfr. paragrafi [37-44](#));
 - faceva affidamento sulle istituzioni finanziarie per vigilare sull'attuazione dei progetti, ma il lavoro da queste svolto presentava talvolta carenze (cfr. paragrafi [46-49](#)).



Raccomandazione 2

Ottenere dalle istituzioni finanziarie prove delle loro valutazioni e dell'attenuazione dei rischi per l'attuazione

La Commissione dovrebbe far sì che le istituzioni finanziarie capofila forniscano prova:

- a) della loro valutazione dei rischi per l'attuazione (ad esempio, insufficiente capacità del promotore del progetto, conflitto di interessi o mancata appropriazione da parte del beneficiario o a livello nazionale) e delle misure di attenuazione proposte al momento della presentazione della domanda;
- b) dell'attuazione di misure di attenuazione al momento della rendicontazione annuale.

Termine di attuazione: 2027

La Commissione non dispone di procedure efficaci per monitorare i ritardi e garantire la sostenibilità e la visibilità del sostegno dell'UE

10 A fini di monitoraggio, la Commissione si avvale di diversi meccanismi per raccogliere informazioni sull'attuazione dei progetti: in particolare, le relazioni annuali di attuazione delle istituzioni finanziarie. Tuttavia, tali informazioni spesso non erano sufficientemente dettagliate o aggiornate per consentire alla Commissione di ovviare alle cause dei ritardi. Oltre ai ritardi nell'avvio, molti progetti inclusi nel campione della Corte hanno registrato ritardi di oltre due anni durante l'attuazione; la capacità della Commissione di imporre un'attuazione nel rispetto dei tempi è però limitata. Nonostante questi ritardi, in alcuni casi la Commissione ha trasferito importi superiori a quelli giustificati dallo stato di avanzamento finanziario e fisico dei progetti (cfr. paragrafi [51-60](#)).

11 Per monitorare i progressi complessivi, la Commissione ha stabilito tre indicatori principali: crescita del prodotto interno lordo, valore degli scambi di beni e servizi e indice di sviluppo umano. La Corte ha osservato che tali indicatori sono influenzati da diversi fattori esterni al WBIF e pertanto non consentono una valutazione sensata degli effetti specifici dei progetti del WBIF. La Corte ha riscontrato che la Commissione non aveva raccolto informazioni sul grado di completezza dei corridoi finanziati né sulla conformità delle reti di trasporto alle norme dell'UE. Tali informazioni avrebbero consentito di misurare gli effetti specifici dei finanziamenti del WBIF. I dati disponibili mostrano nel complesso lenti progressi nel conseguimento di tutte le norme della rete centrale europea dei trasporti entro il 2030 (cfr. paragrafi [62-66](#)).



Raccomandazione 3

Migliorare il monitoraggio dell'attuazione dei progetti

Per migliorare il proprio monitoraggio, la Commissione dovrebbe:

- a) ricevere informazioni aggiornate e pertinenti sullo stato di avanzamento finanziario e materiale, sui motivi dei ritardi, ovviando in modo efficace ai ritardi e ai problemi segnalati;
- b) chiedere alle istituzioni finanziarie di comunicare i costi totali sostenuti (aggiornati) e gli importi delle sovvenzioni versate al beneficiario almeno due volte l'anno nonché far sì che i pagamenti siano allineati allo stato di avanzamento finanziario e fisico dei progetti;
- c) migliorare la rendicontazione includendo indicatori che misurino il grado di completezza e conformità alle norme dell'UE in relazione alla rete europea dei trasporti.

Termine di attuazione: 2027

- 12** La Corte ha inoltre rilevato che la sostenibilità di sette progetti inclusi nel campione non è stata pienamente assicurata, a causa di diversi fattori, quali la mancanza di fondi per proseguire con gli investimenti o l'insufficiente manutenzione. Infine, il ruolo del WBIF è visibile, ma il sostegno dell'UE lo è meno, nonostante l'obbligo di assicurare la visibilità di tutti i finanziamenti dell'UE ricevuti (cfr. paragrafi [67-72](#)).



Raccomandazione 4

Rafforzare la sostenibilità dei risultati dei progetti e la visibilità del sostegno dell'UE

La Commissione dovrebbe far sì che le domande di sovvenzione finanziate nell'ambito del quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali:

- a) comprendano misure di sostenibilità adeguate (ad esempio, disposizioni in materia di manutenzione e finanziamento);
- b) contemplino specifiche attività per assicurare la visibilità e far conoscere il contributo fornito dalle sovvenzioni dell'UE.

Termine di attuazione: 2027

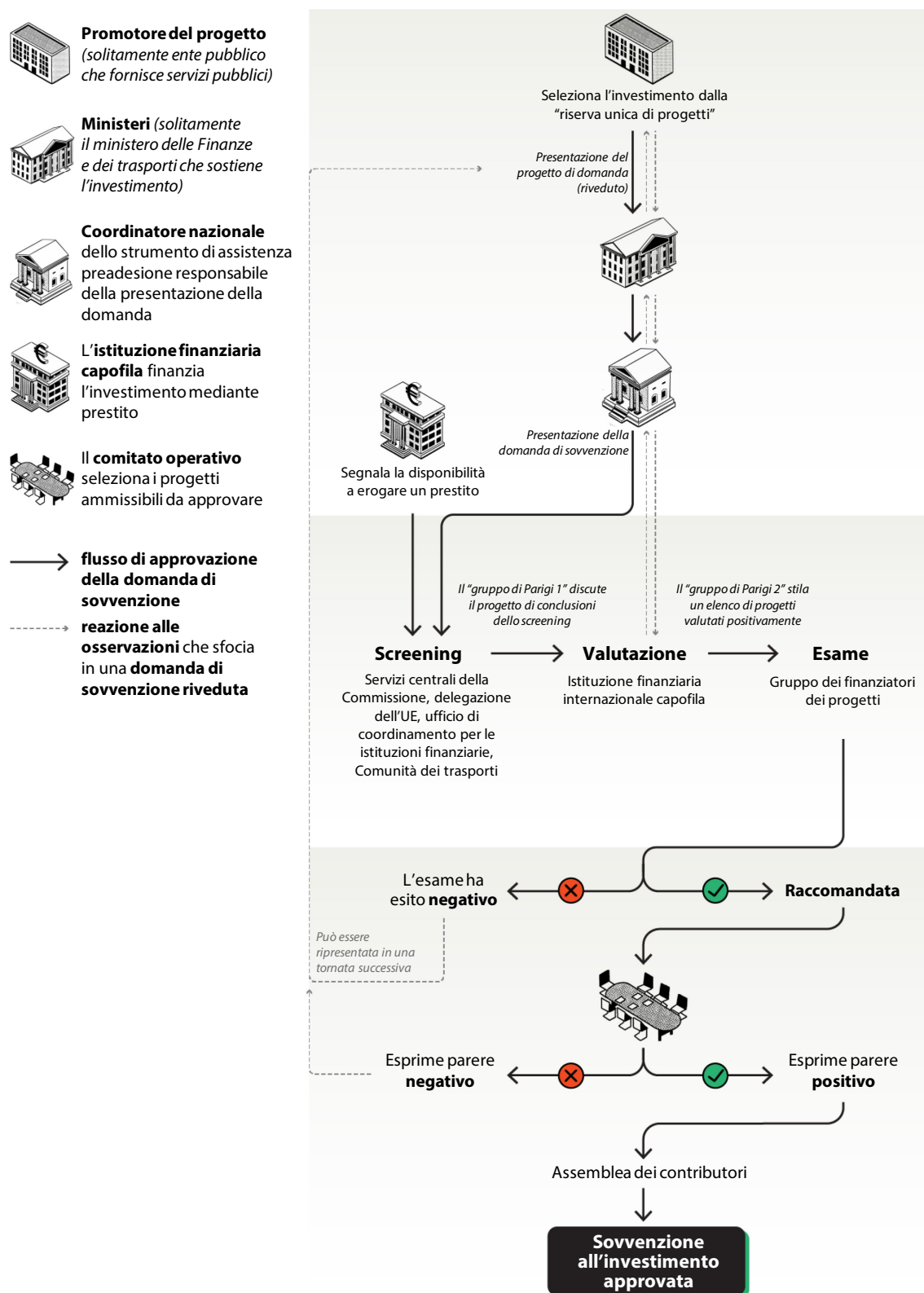
Le osservazioni della Corte in dettaglio

Sebbene i progetti nel settore dei trasporti rispondano alle esigenze di connettività, spesso iniziano in ritardo

I progetti soddisfano le esigenze di connettività, ma vi sono alcuni punti deboli nella loro selezione

- 13** La Commissione eroga fondi sotto forma di sovvenzioni per cofinanziare progetti di investimento tramite il quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali (WBIF); cfr. [allegato I](#). Le procedure per lo *screening* e l'approvazione dei progetti nel settore dei trasporti sono state concepite e attuate dalla Commissione e dalle istituzioni finanziarie internazionali ("IFI") capofila. La [figura 3](#) mostra i numerosi portatori di interessi coinvolti nel processo, dalla preparazione e presentazione di una domanda di sovvenzione fino alla fase di approvazione.

Figura 3 | Coinvolgimento di molti portatori di interessi dalla preparazione all'approvazione della domanda di sovvenzione



Fonte: Corte dei conti europea.

- 14** Gli addetti allo *screening* del WBIF (ossia il personale della sede centrale della Commissione, delle delegazioni dell'UE e gli esperti) esaminano le domande di sovvenzione e ne verificano l'allineamento alle politiche dell'UE (ad esempio, a quelle in materia di trasporti e ambiente) nonché alle strategie nazionali, settoriali e regionali; verificano inoltre se vi sia appropriazione a livello nazionale e dei beneficiari (effettiva appropriazione strategica, tecnica e finanziaria dei progetti) e se i progetti siano pronti per l'attuazione. La Corte ha analizzato l'adeguatezza di tali procedure per la selezione dei progetti più pertinenti in termini di connettività² e trasporto sostenibile³.
- 15** Nel 2014, per incoraggiare l'appropriazione e aiutare a definire un ordine di priorità per i progetti, la Commissione ha chiesto ai paesi beneficiari, tramite il comitato direttivo del WBIF (rappresentanti della Commissione, delle IFI e dei donatori bilaterali), ossia il predecessore del comitato operativo, di individuare le necessità e ordinare secondo priorità i futuri progetti infrastrutturali in un elenco nazionale di priorità, noto come "riserva unica di progetti". I promotori dei progetti avevano il diritto di chiedere un cofinanziamento per un progetto elencato in detta riserva.
- 16** La Corte ha osservato che tutti i 12 progetti inclusi nel campione (cfr. [allegato II](#)) erano stati elencati in ordine di priorità nelle riserve uniche nazionali (cfr. [figura 3](#)). Ad esempio, la riserva unica di progetti in Serbia conteneva progetti elencati in ordine di rilevanza strategica e grado di preparazione. Tuttavia, per i progetti inclusi nel campione della Corte, la Commissione non ha sempre seguito la graduatoria nazionale durante lo *screening* delle domande. Il comitato operativo ha di fatto approvato tre progetti in diversi paesi (Bosnia-Erzegovina, Macedonia del Nord e Serbia) che avevano un punteggio basso nella riserva unica nazionale di progetti (ad esempio, un progetto classificato al 22° posto su 27 progetti nel settore dei trasporti), perché riteneva che tali progetti fossero pronti per l'attuazione. Tuttavia, ciò non corrispondeva al vero, in quanto due di questi tre progetti sono stati avviati con oltre un anno di ritardo.

² WBIF, *Connectivity agenda 2015*, pag. 3.

³ Allegato II del regolamento (UE) n. 231/2014 e articoli 3, paragrafo 2, lettera e), e 3, paragrafo 3, lettera n), del regolamento (UE) 2021/1529.

- 17** Nel 2015 la Commissione, sempre attraverso il comitato direttivo, ha chiesto che tutti i progetti facessero parte della [rete centrale transeuropea di trasporto dell'UE](#) nei Balcani occidentali ("la rete europea dei trasporti"). Inoltre, lo strumento di assistenza preadesione (IPA)⁴, che era la fonte di finanziamento dell'UE per i progetti inclusi nel campione, impone alla Commissione di stabilire l'ordine di priorità dei progetti in base a diversi criteri, tra cui il loro contributo alla mobilità, al trasporto sostenibile, alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e all'importanza per la rete europea dei trasporti.
- 18** La Corte ha constatato che tutti i progetti inclusi nel campione riguardavano la rete centrale europea dei trasporti e contribuivano alla mobilità. Tuttavia, per due dei 12 progetti del campione, il comitato operativo aveva approvato sovvenzioni per tratte di trasporto prive di collegamenti al resto della rete. Nella Macedonia del Nord, il corridoio ferroviario centrale non era collegato a uno dei paesi vicini e, al momento dell'approvazione della sovvenzione, non era stato raggiunto alcun accordo con i paesi limitrofi per far sì che l'intero corridoio fosse utilizzabile (cfr. [figura 4](#)). In Bosnia-Erzegovina, una tratta stradale non era collegata al momento della domanda, e, nel giugno 2025, al momento della visita di audit della Corte, restava non collegata, sebbene la maggior parte dei lavori fosse stata completata entro il 2023.

⁴ Allegato II del [regolamento \(UE\) n. 231/2014](#) e articoli 3, paragrafo 2, lettera e), e 3, paragrafo 3, lettera n), del [regolamento \(UE\) 2021/1529](#).

Figura 4 | Tratta ferroviaria non collegata nella Macedonia del Nord

- tratte ferroviarie in preparazione o in costruzione
- tratta ferroviaria in costruzione inclusa nel campione
- tratta ferroviaria in preparazione con condizioni poco chiare per quanto riguarda il collegamento con la Bulgaria

⊖ tratta non collegata



* Kosovo: tale designazione non pregiudica le posizioni riguardo allo status ed è in linea con la risoluzione 1244/1999 del Consiglio di sicurezza dell'ONU e con il parere della Corte internazionale di giustizia sulla dichiarazione di indipendenza del Kosovo.

Fonte: WBIF, alla data della domanda (2017).

19 Durante la procedura di *screening*, la Commissione non ha dato priorità ai trasporti sostenibili, ad esempio alle ferrovie o alle vie navigabili interne che contribuivano maggiormente alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Secondo la Commissione, i criteri relativi alla sostenibilità dei trasporti sono soddisfatti se ci si allinea alla [rete centrale europea dei trasporti](#), in quanto i paesi beneficiari si sono impegnati ad attuare il regolamento dell'UE sulla rete transeuropea dei trasporti⁵ al momento della firma del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti⁶. La Commissione si attende pertanto che i criteri relativi ai trasporti sostenibili e alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra siano soddisfatti entro la data-obiettivo (2030). La Corte ritiene improbabile che i valori-obiettivo siano raggiunti entro detta data.

⁵ Articolo 38, paragrafo 3, del [regolamento \(UE\) n. 1315/2013](#), abrogato dal [regolamento \(UE\) 2024/1679](#).

⁶ Trattato che istituisce la Comunità dei trasporti.

- 20** In tale contesto, il campione della Corte comprendeva cinque progetti stradali. Per quattro di questi progetti, la Corte ha riscontrato che la giustificazione addotta nella domanda per quanto concerne il criterio dei trasporti sostenibili, compresa la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, era debole (cfr. [allegato III](#)). Le domande descrivevano principalmente i criteri di sostenibilità da un punto di vista economico piuttosto che ambientale. La Commissione ha dichiarato di aver incluso verifiche relative ai trasporti sostenibili a partire dal 2022, dopo l'adozione del [Piano economico e di investimenti](#).
- 21** Il comitato operativo ha inoltre approvato sei sovvenzioni per il trasporto ferroviario in tutti e quattro i paesi, sebbene tre di queste linee rimangano non elettrificate e operino con treni diesel. Di conseguenza, i relativi benefici ambientali saranno inferiori rispetto ad una situazione di elettrificazione (cfr. [allegato III](#)).

Durante la procedura di selezione, la Commissione non presta sufficiente attenzione alla maturità dei progetti

- 22** Per evitare ritardi dovuti a una progettazione inadeguata, risulta cruciale che le sovvenzioni siano concesse solo a progetti ben preparati e pronti per essere attuati. Il ciclo di un progetto è illustrato nella [figura 5](#). La Corte ha valutato se i progetti approvati fossero maturi, ossia pronti per l'attuazione.

Figura 5 | Attività preparatorie prima dell'attuazione di un progetto



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della documentazione dei progetti.

23 La Corte ha riscontrato che, sebbene gli *addetti allo screening* dei progetti nell'ambito del WBIF valutino la maturità dei progetti, non stabiliscono una graduatoria delle domande sulla base di questo criterio, a differenza di quanto fa, ad esempio, l'Agenzia esecutiva europea per il clima, l'infrastruttura e l'ambiente per i progetti del meccanismo per collegare l'Europa finanziati dal Fondo di coesione⁷. Inoltre, nella metodologia riveduta del WBIF del 2014⁸, il comitato operativo non ha fornito una definizione chiara né ha stabilito criteri per la maturità dei progetti. Affinché un progetto potesse essere considerato maturo, era necessario solo uno studio di fattibilità con un'analisi costi-benefici completa. Nel corso del tempo, il comitato operativo ha migliorato la metodologia per valutare questo concetto:

- dal 2020, la preparazione del progetto, idealmente, dovrebbe aver raggiunto il livello di progettazione dettagliata al momento della prevista approvazione da parte del comitato operativo;
- dal 2022, la valutazione dell'impatto ambientale e sociale deve essere completata e approvata dalle istituzioni finanziarie internazionali prima della presentazione della domanda di sovvenzione. In aggiunta, la progettazione preliminare, nel caso di progetti di progettazione e costruzione (ossia progetti per i quali il contraente è responsabile sia della progettazione che della costruzione) o la progettazione dettagliata unitamente alla documentazione di gara (se parte della preparazione del progetto) devono essere completate e approvate dal promotore del progetto prima dell'approvazione della sovvenzione.

⁷ [Invito a presentare proposte](#) per progetti nel settore dei trasporti, pag. 20.

⁸ [Relazione di valutazione](#) del WBIF, pag. 92.

- 24** Il personale della Commissione addetto allo *screening* ha messo in dubbio la maturità di cinque delle 12 domande di sovvenzione incluse nel campione, a causa della loro estensione o tempistica. Una di queste cinque domande era stata inizialmente respinta perché non matura, per poi essere approvata solo un anno dopo. A giudizio della Corte, i restanti quattro progetti più altri quattro – tutti situati nei quattro paesi inclusi nel campione – erano prematuri, ma sono stati comunque approvati, nonostante:
- l'assenza di documenti preparatori: una sovvenzione è stata approvata senza un'analisi costi-benefici e cinque sovvenzioni sono state approvate senza un progetto dettagliato convalidato;
 - il fatto che il percorso sia stato modificato nel caso di due progetti.
- 25** Gli studi di progettazione dettagliata iniziali forniscono un piano preciso di ciò che i contraenti dovrebbero costruire e costituiscono pertanto la base per un'attuazione agevole. Tuttavia, le IFI non rilasciano una dichiarazione di "assenza di obiezioni" che confermi formalmente che non si oppongono alla progettazione dettagliata iniziale, con il rischio che i difetti progettuali non siano corretti in una fase iniziale. Per contro, durante la fase di attuazione, in base alle procedure da esse seguite, le IFI sono tenute a rilasciare una dichiarazione di "assenza di obiezioni" per gli adeguamenti apportati alla progettazione iniziale. Si tratta di una condizione per l'accettazione dei costi dei relativi lavori.
- 26** Per cinque progetti inclusi nel campione della Corte, i contraenti hanno prodotto i primi studi di progettazione dettagliata, mentre per gli altri sette spettava ai promotori dei progetti metterli a disposizione dei contraenti. Tutti questi sette progetti hanno necessitato di adeguamenti progettuali dopo la firma dei contratti. Il riquadro 1 fornisce un esempio di carenza nella progettazione dettagliata iniziale.

Riquadro 1

Lo studio di progettazione finanziato dal WBIF ha richiesto modifiche

La Corte ha individuato un progetto per il quale sono stati preparati studi di progettazione dettagliata e documentazione di gara con il sostegno dell'assistenza tecnica del WBIF, per un totale di 2,7 milioni di euro tra il 2013 e il 2021.

L'interoperabilità dei 26 ponti costruiti parzialmente tra il 1996 e il 2004 costituiva una componente fondamentale di questo progetto, approvato nel 2017.

Nel 2020 è entrata in vigore nel paese una norma europea (risalente al 2005) per la progettazione di strutture, come i ponti, che incorporano la resistenza ai terremoti. Il contraente ha avviato i lavori solo nel 2022. Tuttavia, ha dovuto assumere un nuovo progettista per ammodernare i ponti al fine di conformarsi alle norme europee applicabili, causando così ulteriori ritardi.

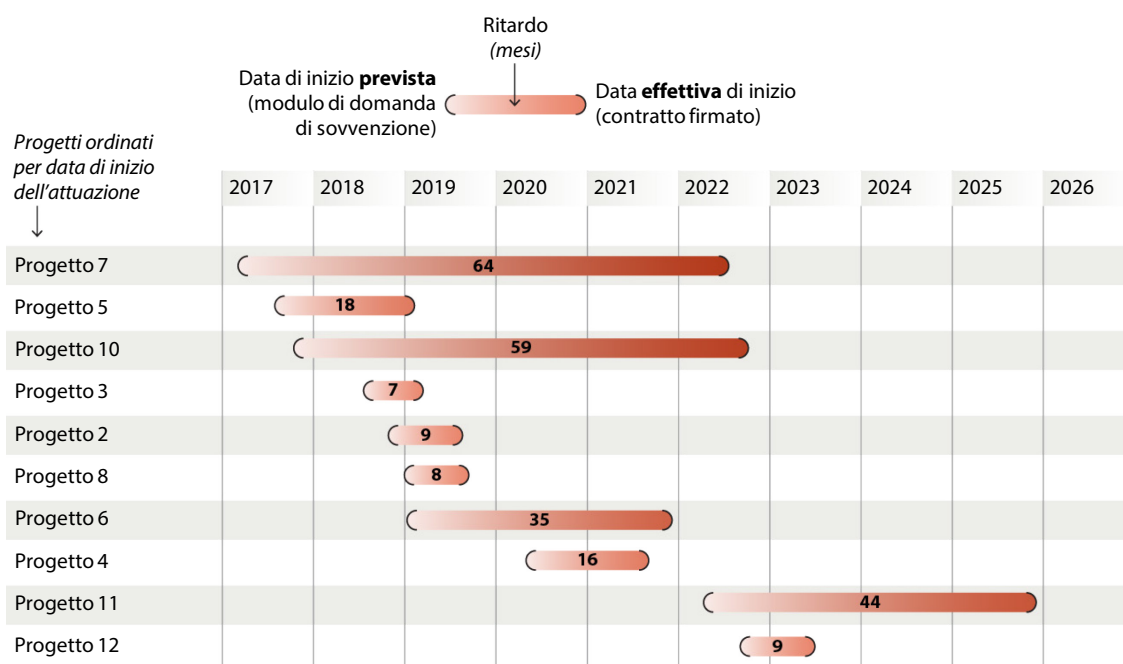
Foto 1 | Ponte semi-eretto



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della documentazione progettuale e della visita *in loco*.

- 27** Un'indicazione della maturità del progetto è il tempo necessario tra l'approvazione e l'inizio del progetto. Nel complesso, la maggior parte dei progetti inclusi nel campione è stata avviata più tardi del previsto (cfr. [allegato III](#)), con un ritardo medio (mediano) di 17 mesi per i 10 progetti avviati dopo l'approvazione della sovvenzione (cfr. [figura 6](#)). Come illustrato nella [figura 11](#), i ritardi all'avvio di un progetto sono stati spesso seguiti da ulteriori ritardi durante l'attuazione dello stesso.

Figura 6 | Ritardi nell'avvio dell'attuazione del progetto (differenza tra date di inizio previste e date di inizio effettive), in mesi



Nota: altri due progetti erano già stati avviati prima della presentazione della domanda di sovvenzione.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della documentazione relativa alle sovvenzioni e delle relazioni di monitoraggio dei progetti.

Le sovvenzioni dell'UE apportano un valore aggiunto, ma non sono sempre essenziali per ottenere prestiti

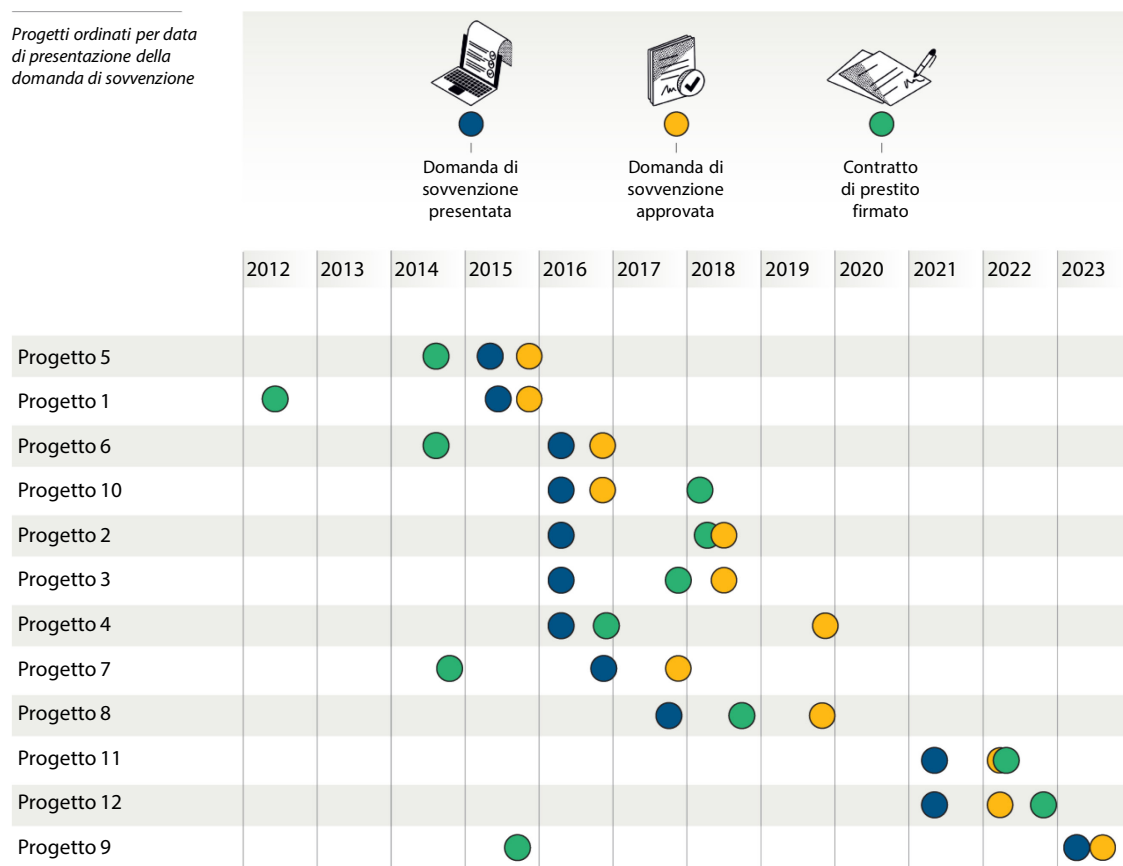
28 La Corte ha valutato se la Commissione avesse verificato il valore aggiunto e l'effetto moltiplicatore delle sovvenzioni dell'UE. Per far sì che le risorse limitate siano utilizzate al meglio, secondo i propri orientamenti per il WBIF, la Commissione dovrebbe cofinanziare i progetti del WBIF se sussistono i seguenti elementi:

- **valore aggiunto:** il progetto migliora il benessere della società più di quanto sarebbe possibile ottenere senza la sovvenzione, in una situazione in cui le entrate finanziarie del progetto sono insufficienti a coprire i costi dello stesso;
- **effetto moltiplicatore:** vengono raccolti finanziamenti supplementari per un investimento complessivo superiore alla sovvenzione iniziale.

- 29** Secondo la Commissione, tutti i progetti hanno, per definizione, dimostrato vantaggi economici e sociali, in quanto fanno parte della rete centrale europea dei trasporti. Poiché le loro entrate finanziarie erano insufficienti a coprire i costi di investimento (deficit di finanziamento) senza il sostegno pubblico, la necessità di sovvenzioni dell'UE era giustificata. Gli indici finanziari inclusi nell'analisi costi-benefici o nelle domande di sovvenzione hanno in larga parte corroborato la valutazione della Commissione.
- 30** Per alcuni dei progetti inclusi nel proprio campione, la Corte ha constatato che la concessione di sovvenzioni non era un prerequisito per le decisioni delle IFI di erogare prestiti (assenza di effetto moltiplicatore nel contesto del WBIF). Gli auditor della Corte hanno rilevato tre casi in cui i prestiti e i contributi nazionali erano già sufficienti, al momento delle domande di sovvenzione, a coprire i costi di investimento dei progetti: in altre parole, le sovvenzioni non erano essenziali per ottenere prestiti. Le IFI hanno concordato con i promotori dei progetti di ridurre significativamente i prestiti che si erano impegnate a concedere (in una fascia compresa tra il 30 % e il 52 %) qualora la sovvenzione fosse stata approvata. Per di più, la Corte ha osservato che cinque delle 12 domande di sovvenzione incluse nel campione sono state presentate dopo la firma del contratto di prestito. Tra queste vi erano tre domande presentate due o più anni dopo la firma del contratto di prestito (cfr. [figura 7](#)). Ciò ha creato un effetto inerziale, in quanto l'investimento sarebbe stato realizzato anche senza la sovvenzione.

Figura 7 | Intervallo tra le domande di sovvenzione e la conclusione di prestiti

Progetti ordinati per data di presentazione della domanda di sovvenzione



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della documentazione dei progetti.

La maggior parte delle stime dei costi contenute nelle domande di sovvenzione non è sufficientemente dettagliata, rendendo difficile valutarne la ragionevolezza

- 31** L'importo della sovvenzione è determinato e limitato, al momento della domanda, applicando una percentuale massima di cofinanziamento predefinita ai costi totali stimati dei lavori e delle forniture (collettivamente denominati "lavori"). La Commissione ha fissato un tasso massimo di cofinanziamento del 50 % per i progetti relativi a ferrovie e vie navigabili interne. Per i progetti stradali, detto tasso massimo è stato inizialmente fissato al 20 % e nel 2021 è stato poi aumentato al 40 %. La Corte ha valutato se la Commissione abbia verificato se i costi stimati fossero ragionevoli e sufficientemente dettagliati al momento della presentazione della domanda.
- 32** Il personale della Commissione addetto allo *screening* si basa sulla *due diligence* dell'IFI capofila per verificare la ragionevolezza dei costi. Per tutti i progetti inclusi nel campione della Corte, la domanda comprendeva una sezione relativa al finanziamento dei progetti che forniva stime dei costi. Per 10 di questi progetti, i promotori hanno presentato i costi dei lavori come un unico importo, senza fornire la ripartizione (cfr. esempio nel riquadro 2). A proposito di questa mancanza di un bilancio dettagliato, la Commissione ha formulato osservazioni solo in cinque casi.

Riquadro 2

Esempio di ripartizione incompleta dei costi che non indica i costi sostenuti

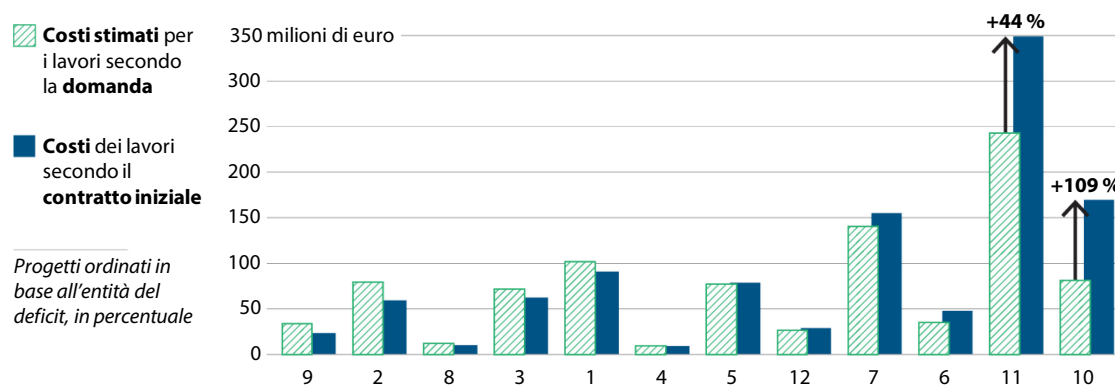
In una domanda di sovvenzione per la quale la Commissione non ha criticato la mancanza di dettagli, i costi dei lavori erano stati indicati come un unico importo, sebbene riguardassero contratti di lavori e di vigilanza corrispondenti a tre diverse componenti.

Il promotore aveva già firmato un contratto per i lavori più importanti al momento della presentazione della domanda, ma non ne aveva specificato i costi effettivi, come richiesto in un caso del genere. Inoltre, nel ricalcolare l'importo della sovvenzione, gli auditor della Corte hanno constatato che il personale della Commissione addetto allo *screening* non aveva rilevato i costi non ammissibili, con un conseguente calcolo in eccesso di 0,9 milioni di euro (3,6 % della sovvenzione).

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della documentazione dei progetti.

- 33** Per una delle due domande per le quali vi era una ripartizione dettagliata delle voci di costo, la Commissione non ha messo in discussione la ragionevolezza dei costi. La Corte ha tuttavia osservato che il promotore del progetto aveva incluso informazioni non aggiornate e aumentato i costi totali del 50 % senza aver intrapreso un'analisi di mercato attendibile e aggiornata per stimare i costi dei lavori.
- 34** Il personale della Commissione addetto allo *screening* ha messo in dubbio la ragionevolezza dei costi di tutti i lavori per cinque delle 12 sovvenzioni incluse nel campione della Corte. Di conseguenza, i costi di due di queste cinque domande sono stati modificati. Gli auditor della Corte hanno calcolato la differenza tra i costi stimati e i costi iniziali stabiliti nel contratto a seguito degli appalti pubblici (cfr. [figura 8](#)). A parte due progetti, per i quali la differenza è significativa, la Corte ha riscontrato che le domande includevano stime dei costi per lavori che erano prossime ai prezzi iniziali del contratto, con una deviazione mediana del 14 % tra tutti i 12 progetti.

Figura 8 | Importi stimati e concordati nel contratto per i lavori (milioni di euro)

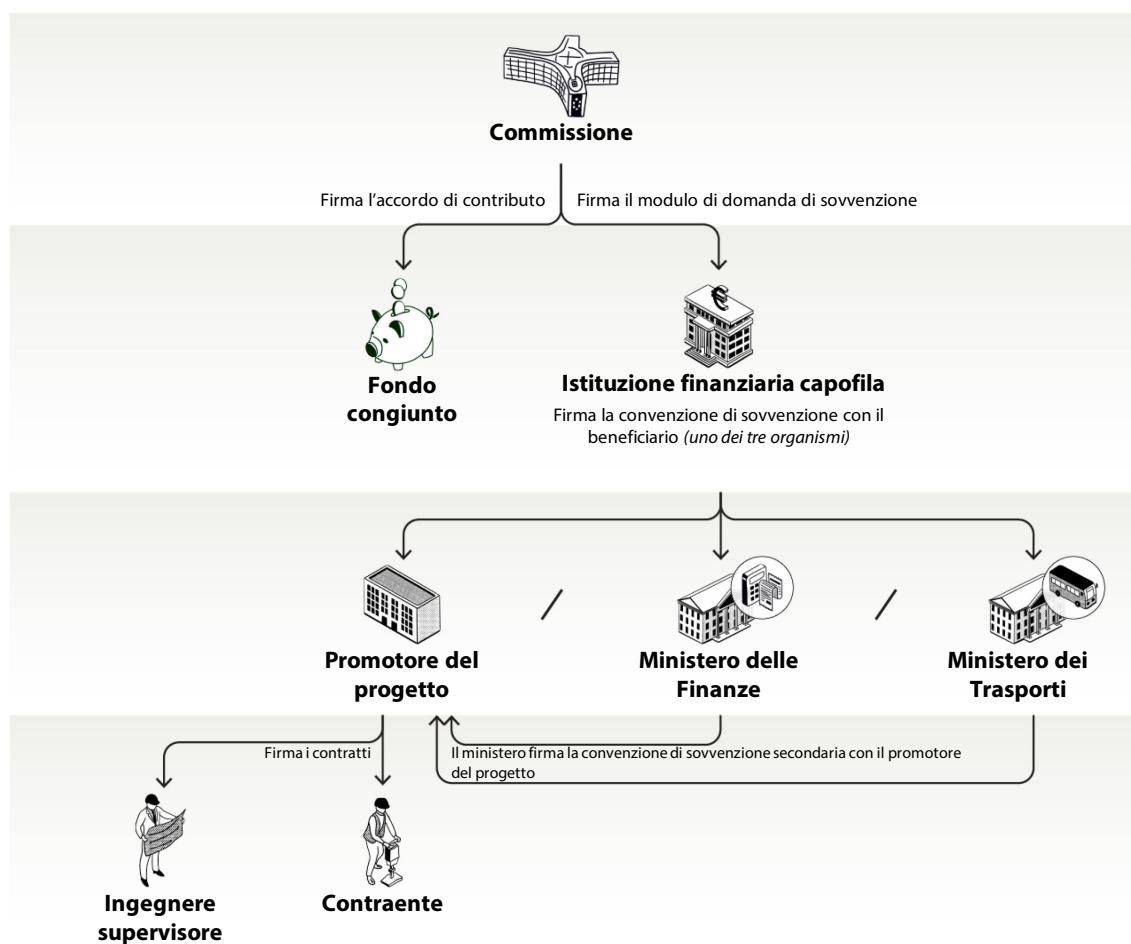


Fonte: Corte dei conti europea, sulla base delle domande, dei contratti iniziali e – per un progetto – di un'offerta accettata.

La Commissione fa affidamento sulla vigilanza delle istituzioni finanziarie, che è talvolta inadeguata

35 La [figura 9](#) riassume i rapporti contrattuali tra i principali portatori di interessi. La Commissione affida alle IFI capofila – che cofinanziano progetti con un prestito – il compito di vigilare sull'esecuzione delle sovvenzioni agli investimenti operata dai promotori dei progetti. La Commissione si affida alla vigilanza delle IFI dopo aver condotto una valutazione formale *ex ante* dei sistemi, delle procedure e delle disposizioni contrattuali di queste ultime, compresi gli obblighi di monitoraggio e comunicazione.

Figura 9 | Rapporti contrattuali tra i portatori di interessi



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della guida del WBIF, delle condizioni generali del Fondo congiunto e della documentazione contrattuale relativa ai progetti.

In generale, la Commissione non è in grado di ovviare alle debolezze nella vigilanza esercitata dalle istituzioni finanziarie sui rischi per l'attuazione e sugli appalti pubblici

- 36** La Corte ha verificato se la Commissione abbia fatto in modo che le IFI capofila adempissero ai rispettivi obblighi di vigilanza durante l'intero ciclo di vita dei progetti finanziati dall'UE. In particolare, ha verificato:
- se i rischi per l'attuazione, come l'insufficiente capacità tecnica, siano stati adeguatamente valutati e attenuati;
 - se la vigilanza sulle procedure di appalto sia stata sufficiente a garantire il rispetto dei principi generali della concorrenza, della parità di trattamento e della sana gestione finanziaria.
- 37** Un fattore chiave per un'attuazione agevole è far sì che il promotore del progetto disponga di un'adeguata capacità di attuazione, sotto forma di un'Unità di attuazione del progetto (UAP) ben consolidata che comprenda, ad esempio, un responsabile del progetto, insieme ad altri specialisti, ove necessario, quali ingegneri e giuristi. In linea con gli orientamenti del WBIF, le IFI capofila hanno chiesto ai promotori dei progetti di creare una UAP per tutti i progetti inclusi nel campione della Corte. Il ruolo delle UAP era quello di coordinarsi con diversi portatori di interessi (ad esempio, autorità nazionali, IFI capofila, contraenti e ingegneri supervisori), gestire e monitorare l'attuazione dei lavori e riferire alle IFI capofila in merito a tutti gli aspetti dell'attuazione dei progetti, compresi gli appalti di beni, lavori e servizi, nonché all'adempimento di tutti gli obblighi contrattuali (cfr. [figura 10](#)).

38 Esaminando il modo in cui le IFI hanno valutato e attenuato i rischi per l'attuazione dei progetti, la Corte ha riscontrato che tutte le 12 domande incluse nel campione contenevano valutazioni dei rischi politici e per l'attuazione, e tre di esse ritenevano elevati i rischi per l'attuazione. La Commissione si è basata sulle valutazioni delle IFI per garantire un'adeguata capacità delle UAP. Le IFI hanno chiesto che tutti i progetti, tranne uno, ricevessero assistenza tecnica a sostegno delle UAP. Tuttavia, né le domande di sovvenzione valutate dalle IFI né le convenzioni di sovvenzione firmate specificavano sistematicamente le capacità delle UAP che i promotori dei progetti dovevano soddisfare (cfr. riquadro 3).

Riquadro 3

Requisiti insufficienti per la capacità delle UAP

Nel campione considerato, la Corte ha rilevato solo due domande di sovvenzione che specificavano la composizione dell'UAP, indicando profili di specialisti ambientali e sociali, ingegneri specializzati e un responsabile di progetto.

Tuttavia, per uno di questi due progetti, l'UAP non includeva un progettista che durante l'attuazione fornisse a tempo debito gli aggiornamenti progettuali di cui il contraente aveva bisogno. La UAP non disponeva neanche di esperti giuridici che gestissero le numerose denunce del contraente, né di esperti ambientali e sociali che garantissero il rispetto del piano d'azione ambientale e sociale.

Inoltre, tutte le 12 convenzioni di sovvenzione specificavano soltanto che una UAP doveva comprendere personale opportunamente qualificato e dotato di risorse adeguate per l'intero periodo di attuazione, senza però stabilire requisiti minimi.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della documentazione dei progetti.

39 Durante il processo di attuazione, la Commissione non ha chiesto alle IFI di fornire prove delle misure di attenuazione attuate (ad esempio, tramite le relazioni annuali di attuazione). La Corte ha riscontrato che, per tre progetti, l'assistenza tecnica raccomandata per aiutare le UAP non copriva l'intero periodo di attuazione. Questa misura di attenuazione insufficiente ha inciso negativamente sulla capacità delle UAP e ha contribuito ai ritardi.

- 40** Nessuna delle domande di sovvenzione esaminate ha rilevato rischi di corruzione nella valutazione dei rischi (cfr. paragrafo [38](#)). Le IFI includono nelle convenzioni di sovvenzione l'obbligo per i destinatari dei fondi di non adottare pratiche vietate. Tuttavia, due delle tre IFI incluse nel campione della Corte hanno riconosciuto di aver ricevuto notifiche per quattro presunte pratiche vietate, come la possibilità che gli ingegneri supervisori dichiarassero ai fini del pagamento più ore di quelle effettivamente lavorate. Una IFI ha esaminato tre di queste segnalazioni e ha concluso che non erano credibili, mentre l'altra IFI stava ancora esaminando una di queste segnalazioni al momento dell'audit della Corte.
- 41** Per i progetti inclusi nel campione, la Corte ha constatato che le IFI capofila hanno esaminato le fasi e le clausole critiche della documentazione di gara, della relazione di valutazione e del contratto. Dal 2020, la BERS utilizza una piattaforma elettronica per gli appalti pubblici nota come "*EBRD Client eProcurement Portal*", che contiene tutta la documentazione relativa agli appalti. Ciò ha contribuito a promuovere la concorrenza e la trasparenza.
- 42** Nel campione esaminato, la Corte ha individuato due casi in cui la vigilanza sugli appalti da parte di un'IFI era incompleta:
- per una sovvenzione relativa a tre componenti, l'IFI capofila non aveva chiesto l'accesso a tutti i documenti di gara. L'IFI ha supervisionato l'appalto di una sola componente. Non ha ritenuto necessaria la vigilanza sulla seconda componente, in quanto al di sotto della soglia per l'appalto di lavori, né per la terza componente, appaltata da uno Stato membro dell'UE, per la quale l'IFI capofila si attendeva che i controlli venissero svolti dall'amministrazione aggiudicatrice nazionale;
 - per un'altra sovvenzione gestita da un'altra IFI, il promotore del progetto non ha indetto una procedura di appalto per lavori aggiuntivi (23 milioni di euro) cofinanziati dalla sovvenzione, in violazione delle disposizioni della direttiva UE sugli appalti pubblici⁹. L'IFI non ha chiesto che venisse indetta una procedura di appalto e ha accettato che i lavori aggiuntivi fossero basati su ordini di variazione (istruzioni per la modifica del contratto). Il costo dei materiali aggiuntivi è stato determinato dall'offerta più bassa proveniente da soli due fornitori.

⁹ Articolo 72 della [direttiva 2014/24/UE](#).

- 43** Le IFI impongono agli offerenti vincitori di firmare una dichiarazione di assenza di conflitto di interessi per gli appalti finanziati mediante un prestito o una sovvenzione del WBIF. Le IFI hanno fatto affidamento principalmente su tale auto-dichiarazione e hanno effettuato solo controlli limitati per verificare l'integrità dei contraenti e degli ingegneri supervisori. Tuttavia, prima di aggiudicare gli appalti, hanno consultato una banca dati di analisi dei rischi per individuare persone o entità rischiose, in modo da poter escludere offerenti che erano stati oggetto di sanzioni. La Banca mondiale detiene inoltre un [elenco](#) pubblico delle imprese e delle persone escluse e sospese, che i promotori dei progetti devono consultare.
- 44** Poiché la Commissione non è direttamente coinvolta nella vigilanza sulle misure di attenuazione dei rischi e delle procedure di appalto, non è in grado di adottare misure correttive nei casi in cui le IFI non le abbiano segnalato le carenze individuate.

Durante l'attuazione dei progetti, la Commissione fa affidamento sulla vigilanza esercitata dalle istituzioni finanziarie, la quale presenta alcune carenze

- 45** La Corte ha esaminato le procedure delle tre IFI capofila per valutare se la Commissione potesse fare affidamento sulla vigilanza da queste operata durante il processo di attuazione. A tale riguardo, la Corte ha verificato se le IFI capofila avessero analizzato la documentazione degli ingegneri incaricati della supervisione per garantire lavori della qualità e della quantità previste.
- 46** Per i progetti inclusi nel campione della Corte, le IFI capofila fanno affidamento sugli ingegneri supervisori per certificare la qualità e la quantità dei lavori e per esaminare eventuali richieste di variazione da parte del promotore del progetto. Tuttavia, spetta all'UAP verificare che gli ingegneri supervisori lavorino in modo corretto, come deciso contrattualmente dal promotore del progetto (cfr. [figura 9](#)). Nel vigilare sull'attuazione dei lavori, le IFI hanno richiesto relazioni periodiche all'UAP, ma non hanno potuto chiederle direttamente agli ingegneri supervisori, che riferivano direttamente all'UAP. Per uno dei 12 progetti inclusi nel campione, la Corte ha riscontrato che l'ingegnere supervisore aveva certificato costi aggiuntivi per lavori non in linea con il contratto iniziale. La Corte ha inoltre osservato che le debolezze nella catena di vigilanza non erano state rilevate fino all'espletamento del proprio audit (cfr. [riquadro 4](#)).

Riquadro 4

Aumento dei costi certificato dall'ingegnere supervisore e convalidato dall'IFI

Per una componente del progetto, il promotore del progetto ha firmato un contratto con un fornitore russo per la consegna dei lavori entro un anno dalla firma del contratto (settembre 2021). A seguito delle sanzioni imposte dall'UE alla Russia a causa della guerra di aggressione contro l'Ucraina, dopo le quali è stato impossibile trasferire fondi a una banca russa, nel giugno 2023 il promotore del progetto ha firmato un accordo tripartito con il primo contraente e con un secondo contraente avente sede nell'UE. Tale accordo mirava a trasferire responsabilità e obblighi dal primo al secondo contraente. Includeva inoltre prezzi più alti, a causa dell'aumento dei prezzi di mercato e della proroga dei termini ultimi. Tuttavia, il contratto iniziale non conteneva una clausola di revisione dei prezzi.

Nel novembre 2023, il prezzo stabilito nel contratto è stato ulteriormente aumentato per coprire i costi aggiuntivi di riparazione dei beni danneggiati. Sebbene la convenzione di sovvenzione dell'IFI prevedesse che i singoli beni dovessero sempre essere assicurati contro tutti i rischi, il promotore del progetto non aveva assicurato in modo adeguato la componente finanziata.

In conseguenza di questi due fattori, il costo finale, certificato dall'ingegnere supervisore e successivamente accettato dall'IFI, è stato del 27 % più alto del prezzo dell'offerta.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della documentazione dei progetti.

- 47** La domanda di sovvenzione per un progetto stradale includeva misure di attenuazione per compensare le emissioni (cfr. paragrafo 20), ma durante l'attuazione tali misure non sono state applicate integralmente (cfr. riquadro 5). Né l'ingegnere incaricato della vigilanza né l'IFI hanno classificato tale problematica come una debolezza per la quale occorre procedere ad un'azione correttiva e ad una segnalazione.

Riquadro 5

L'impianto di alberi sul lato di un'autostrada non ha compensato in misura sufficiente le emissioni aggiuntive di gas a effetto serra

Una domanda di sovvenzione comprendeva una dotazione di 1,05 milioni di euro per l'impianto di alberi e la ricostituzione vegetale.

Durante la visita, gli auditor della Corte hanno rilevato che la strada era stata costruita, ma che l'impianto di alberi e la ricostituzione vegetale non erano visibili.

Il promotore del progetto ha spiegato che l'impianto di alberi e la ricostituzione vegetale erano state possibili solo in determinate zone. Gli auditor della Corte hanno ricevuto fatture per soli 35 000 euro (circa il 3 % della dotazione di 1,05 milioni di euro). Il promotore del progetto ha spiegato che il restante 97 % della dotazione finanziaria per l'impianto di alberi e la ricostituzione vegetale era stato utilizzato per finanziare reti per la stabilizzazione dei pendii (cfr. foto).

Nonostante il minore utilizzo della dotazione finanziaria per la rivegetazione, lo sviluppatore del progetto ha piantato una serie di piante che superavano le stime iniziali. Tuttavia, sono state piantate su una superficie molto più piccola e ciò ha determinato densità di vegetazione troppo elevate per essere sostenibili.

Foto 2 | Pendio protetto da una rete di stabilizzazione



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della documentazione progettuale e della visita *in situ*.

- 48** Le IFI possono effettuare controlli supplementari assumendo consulenti *ad hoc* per verificare, ad esempio, che la qualità e la quantità previste dei lavori siano state ottenute. La Corte ha riscontrato due esempi di tali controlli supplementari, che avevano aiutato le IFI a ottenere maggiori dettagli sugli aspetti tecnici dei lavori. Sebbene tali controlli comportino costi aggiuntivi per le relative IFI, la Corte ne ha rilevato l'utilità, in particolare per il monitoraggio di progetti complessi.
- 49** Sulla base procedure esistenti, la Commissione fa affidamento sulla vigilanza effettuata dalle IFI per far sì che le sovvenzioni siano erogate sulla base dei costi ammissibili. Quando tali costi sono convalidati dall'IFI come descritto nel riquadro 4, se i progetti sono attuati in regime di gestione indiretta la Commissione dispone di mezzi limitati per individuare potenziali casi di uso improprio dei fondi UE e per adottare le necessarie misure correttive, a meno che non decida in merito ad azioni specifiche quali visite di monitoraggio e controlli.

La Commissione non dispone di procedure efficaci per monitorare i ritardi e garantire la sostenibilità e la visibilità del sostegno dell'UE

La Commissione non dispone di informazioni sufficientemente dettagliate e aggiornate sui ritardi nell'attuazione dei progetti

- 50** Secondo le norme di governance del WBIF, la Commissione non monitora direttamente l'attuazione delle sovvenzioni, responsabilità che compete alle IFI. La Commissione si basa invece su diversi meccanismi per raccogliere informazioni. La Corte ha valutato se la Commissione abbia ottenuto dati aggiornati e completi per sovrintendere all'attuazione dei progetti.

- 51** Ogni anno, le IFI capofila immettono nel sistema di monitoraggio e informazione (MIS) una relazione annuale di attuazione per ciascun progetto beneficiante di una sovvenzione del WBIF, aggiornando le relative informazioni. Tuttavia, per tutti i progetti inclusi nel campione, tranne uno, gli auditor hanno accertato che informazioni quali date, fase di esecuzione e importi inseriti nella piattaforma non erano aggiornate. Per di più, la Corte ha osservato che le relazioni annuali immesse spesso non fornivano informazioni dettagliate sullo stato di avanzamento dei progetti e sui problemi di attuazione che erano causa di ritardi. Nel 2021, la Commissione ha introdotto una sezione per spiegare i ritardi, ma la Corte ha riscontrato che, per cinque progetti inclusi nel campione, la tempistica indicata per la risoluzione dei problemi era troppo ottimistica.
- 52** Dal 2019, la Commissione organizza riunioni semestrali con le IFI capofila per discutere le principali problematiche, inclusi i ritardi. Tuttavia, i brevi verbali di tali riunioni non descrivono adeguatamente tutti i principali problemi di attuazione. La Commissione tiene inoltre riunioni semestrali con i promotori dei progetti per discutere le tappe concordate. Tuttavia, tali tappe sono solo indicative e sono regolarmente prorogate durante l'attuazione.
- 53** La Commissione non ha effettuato alcuna visita di monitoraggio orientata ai risultati per verificare i progetti nel settore dei trasporti e acquisire una conoscenza diretta della loro performance. Sebbene le delegazioni dell'UE nei quattro paesi inclusi nel campione non abbiano svolto alcun ruolo ufficiale nel monitoraggio dei progetti, hanno aggiornato i servizi centrali della Commissione in merito a eventuali riunioni con le IFI capofila, i promotori dei progetti o le autorità competenti. La Corte ha osservato che queste delegazioni dell'UE disponevano di una visione d'insieme generale dell'attuazione, anche in merito ai ritardi, ma non erano sistematicamente informate in merito ai dettagli tecnici.
- 54** I consulenti che lavorano per il segretariato del WBIF (l'ufficio di coordinamento tra la Commissione e le istituzioni finanziarie) dispongono di rappresentanti nei paesi che condividono relazioni mensili con la Commissione. Queste brevi relazioni si basano sulle informazioni condivise dagli uffici nazionali delle IFI e dalle UAP dei promotori dei progetti e forniscono alla Commissione informazioni simili a quelle condivise dalle IFI (cfr. paragrafo 51). La Corte ha rilevato differenze nel grado di accuratezza e nella tempestività con cui tali relazioni mensili evidenziavano problemi di attuazione (cfr. esempi nel riquadro 6).

Riquadro 6

Esempi di incoerenze nella segnalazione dei problemi di attuazione alla Commissione

Per uno dei 12 progetti inclusi nel campione, alla fine di febbraio 2024 l'UAP ha ricevuto conferma che una serie di lavori effettuati nel 2023 avrebbero dovuto essere decertificati dall'ingegnere a causa dell'utilizzo di calcestruzzo non approvato. Al momento dell'audit della Corte, nel 2025, non era ancora stata presa una decisione sulla necessità di distruggere le opere costruite. Questo problema rischia di ritardare ulteriormente il progetto, ma non è stato segnalato nelle relazioni mensili dell'ufficio di coordinamento condivise con la Commissione né nella relazione annuale di attuazione dell'IFI per il 2024.

Per contro, la Corte ha trovato un esempio di relazione in cui l'ufficio di coordinamento ha evidenziato la sospensione dei lavori a causa di una qualità inadeguata del cemento. Il problema è stato segnalato alla Commissione nel giugno 2025, due mesi dopo che si era verificato.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della documentazione progettuale e delle visite *in loco*.

- 55** In ciascuna domanda di sovvenzione nel campione della Corte, i promotori dei progetti hanno incluso un numero limitato di indicatori di realizzazione e di effetto. Non hanno incluso indicatori di impatto, in quanto la Commissione non li riteneva utili per monitorare i progressi compiuti. Sebbene gli indicatori siano pertinenti, nove domande approvate non disponevano di indicatori che riflettessero tutte le componenti dei lavori da completare (cfr. esempio nel [riquadro 7](#)). Dal 2021 la Commissione definisce indicatori comuni di performance e, ad ottobre 2025, stava ancora lavorando a una metodologia per aggregare i risultati.

Riquadro 7

Esempio di indicatori che non riguardano in modo preciso tutte le componenti del progetto

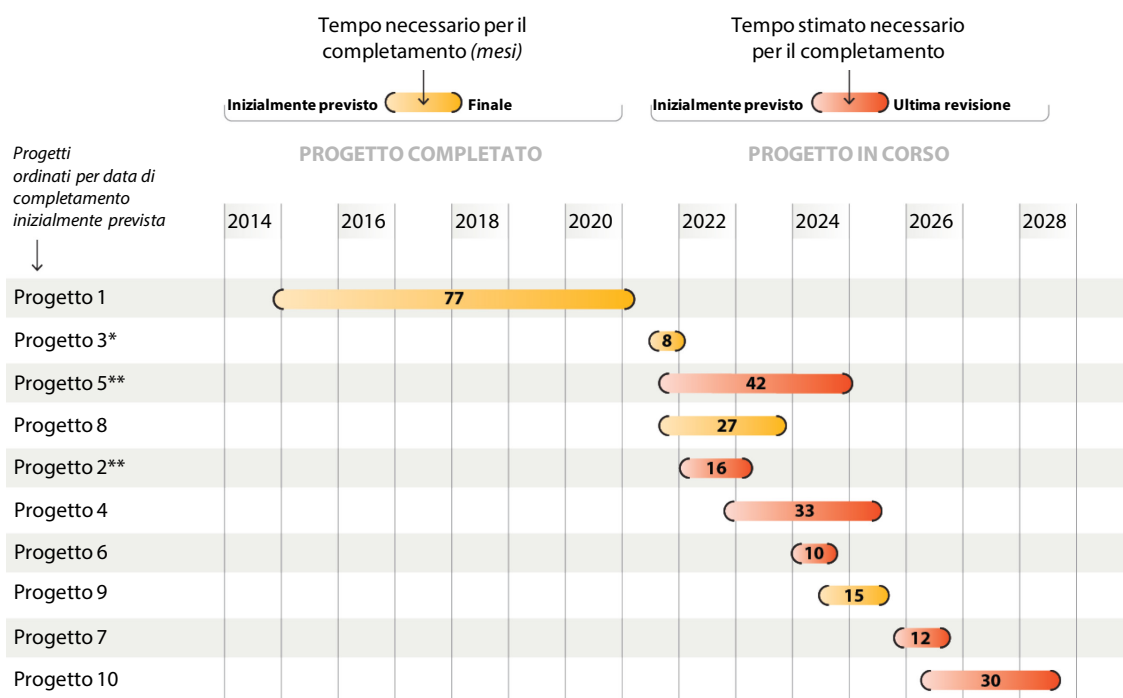
Per il ripristino di una tratta ferroviaria, la domanda indicava come realizzazione prevista la lunghezza totale del corridoio (148 km) anziché i 66,8 km oggetto dei lavori pianificati. La domanda non menzionava neppure i lavori supplementari previsti dal promotore del progetto, quali il numero di gallerie, di ponti e di stazioni da risanare. Per di più, non vi era alcun valore-obiettivo per gli indicatori di effetto relativi al numero di passeggeri e di tonnellate di merci all'anno. Il requisito della velocità, un criterio della [rete di trasporto europea](#), non era rispecchiato negli indicatori.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della documentazione dei progetti.

La Commissione dispone di mezzi limitati per garantire un'attuazione tempestiva

- 56** La Corte ha valutato se la Commissione avesse concepito e attuato misure efficaci per ridurre i ritardi.
- 57** Dal 2015, la Commissione utilizza un “cruscotto”, noto come “misuratore della connettività”, per fornire una panoramica dell'attuazione dei progetti. Esso comprende informazioni “a semaforo” per monitorare la tempestività dei lavori. Come illustrato nella [figura 11](#), tutti i progetti inclusi nel campione della Corte hanno subito ritardi. Nonostante il sostegno fornito sotto forma di assistenza tecnica, per tutte le UAP (tranne una) si sono comunque verificati ritardi. Al momento dell'audit, per sei progetti i ritardi erano significativi (oltre due anni), principalmente perché la progettazione dettagliata ha dovuto essere modificata in corso di attuazione, e spesso esacerbati da ritardi nella concessione delle autorizzazioni.

Figura 11 | Ritardi nel completamento dei progetti (differenza tra le date di completamento iniziali e quelle finali/riviste più di recente)



Nota: per due progetti, la data di completamento non è ancora stata aggiornata; pertanto, essa non è inclusa nella figura 11.

* Senza assistenza tecnica per l'Unità di attuazione del progetto (UAP).

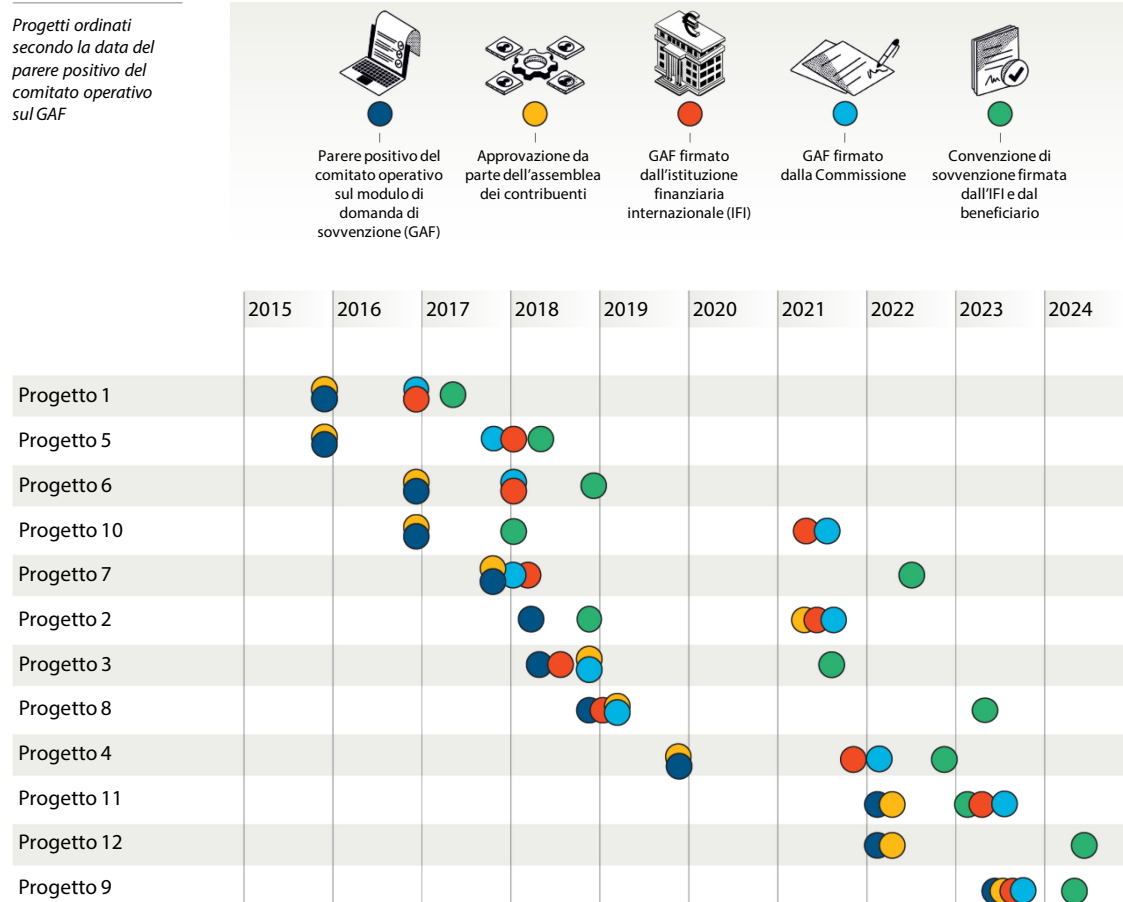
** I contraenti non hanno ancora fornito stime aggiornate che riflettano i ritardi effettivi.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della documentazione contrattuale al giugno 2025.

58 Nel luglio 2020 la Commissione ha inviato lettere alle IFI e alle autorità nazionali riguardo a tre dei progetti inclusi nel campione, con l'obiettivo principale di ottenere calendari aggiornati per l'attuazione dei progetti. Dopo il luglio 2020, la Commissione ha inviato richieste analoghe per altri due progetti inclusi nel campione. Nella maggior parte dei casi, la Commissione ha ricevuto risposte generali con calendari aggiornati. Tuttavia, nessuna di queste lettere ha evitato ulteriori ritardi dopo gli aggiornamenti.

59 I ritardi nei pagamenti hanno inciso anche sull'attuazione. Una volta che una sovvenzione è stata approvata dal comitato operativo e successivamente dall'assemblea dei contribuenti, la Commissione e l'IFI capofila firmano il modulo di domanda di sovvenzione. Tuttavia, i fondi non sono disponibili per il promotore del progetto fino a quando la convenzione di sovvenzione non è stata firmata e, in alcuni paesi, ratificata dalle autorità nazionali (cfr. [figura 12](#)). La ratifica della convenzione di sovvenzione firmata può inoltre prolungare la procedura (ad esempio, di un anno in Bosnia-Erzegovina), a seconda delle autorità nazionali. Nel campione esaminato dagli auditor della Corte, i promotori dei progetti hanno dovuto anticipare i fondi per cinque progetti, principalmente perché le convenzioni di sovvenzione non erano state firmate o ratificate.

Figura 12 | Ritardi accumulati tra l'approvazione della sovvenzione e la firma della convenzione di sovvenzione



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base delle informazioni fornite dalla Commissione e dalle IFI fino al giugno 2025.

60 Gli esborsi della Commissione corrispondono ai prefinanziamenti trasferiti sul conto del Fondo congiunto gestito dalla BERS. Sebbene le IFI debbano prevedere gli esborsi sulla base del fabbisogno effettivo, la Corte ha individuato sei casi in cui la Commissione ha erogato sovvenzioni sulla base delle previsioni delle IFI che richiedevano importi superiori a quanto giustificato dallo stato di avanzamento finanziario e fisico dei progetti. Di conseguenza, i fondi sono stati trasferiti al Fondo congiunto troppo presto (cfr. esempio nel riquadro 8). La Commissione ha spiegato che convalida le richieste di esborso del Fondo congiunto basandosi principalmente sulle previsioni delle IFI.

Riquadro 8

Esempio di prefinanziamento inutilmente elevato da parte della Commissione

Per un progetto, la Commissione ha versato al Fondo congiunto il 63 % dell'importo totale, corrispondente ad un prefinanziamento di 52 milioni di euro nell'ottobre 2024, basandosi sulle previsioni dell'IFI. Tuttavia, tali previsioni erano eccessivamente ottimistiche, in quanto nel giugno 2025, al momento della visita degli auditor della Corte, non erano stati sostenuti costi, perché il contratto di lavori non era ancora stato firmato.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della documentazione dei progetti.

Sono stati avviati molti progetti, ma i progressi nel collegare i Balcani occidentali all'UE sono lenti e la sostenibilità dei progetti è a rischio

- 61** Dieci anni dopo l'approvazione dei primi progetti nel settore dei trasporti nei quattro paesi inclusi nel proprio campione, la Corte ha verificato se i 12 progetti inclusi nel campione avessero prodotto risultati tangibili. La Corte ha inoltre valutato se la Commissione avesse definito indicatori di progetto per monitorare i progressi compiuti a livello di progetto e a livello aggregato. Il campione della Corte comprende sette corridoi (cfr. [allegato II](#)).
- 62** Per monitorare i progressi complessivi, la Commissione ha stabilito tre indicatori principali¹⁰ (crescita del PIL, valore degli scambi di beni e servizi e indice di sviluppo umano), ma non ha mai raccolto né fornito dati al riguardo. Tali indicatori non consentono però di determinare in modo sensato gli effetti specifici dei progetti del WBIF sullo sviluppo socioeconomico e sulla competitività nei Balcani occidentali (l'obiettivo generale). Tale sviluppo è infatti influenzato da diversi fattori esterni, tra cui l'ingente sostegno non proveniente dal WBIF.

¹⁰ Programmi d'azione multi-paese per gli anni [2016](#), pag. 10; [2017-2018](#), pag. 11; [2018-2019](#), pag. 13; [2020](#), pag. 8.

- 63** L'obiettivo specifico del WBIF nel settore dei trasporti è migliorare la connettività sia all'interno della regione che tra i paesi dei Balcani occidentali e l'UE¹¹. Firmando il trattato che istituisce la Comunità dei trasporti¹², i paesi dei Balcani occidentali si sono impegnati a rispettare i valori-obiettivo della rete europea dei trasporti¹³, tra cui il completamento della rete centrale entro il 2030¹⁴. Tuttavia, la Commissione non ha raccolto informazioni sul completamento della [rete centrale europea di trasporto](#) nei Balcani occidentali (cfr. paragrafo [17](#)), quali il grado di completezza (ad esempio, la lunghezza delle tratte completate e in funzione per corridoio) e di conformità alle norme di detta rete per i corridoi finanziati. Fa affidamento sulle relazioni della [Comunità dei trasporti](#), che non contengono tali informazioni dettagliate per ciascun corridoio. Dette informazioni sono disponibili solo su richiesta specifica e non sono state utilizzate dalla Commissione per monitorare gli effetti specifici dei finanziamenti del WBIF.
- 64** Dal 2021 la Comunità dei trasporti, un'organizzazione internazionale che promuove la cooperazione regionale tra l'Unione europea e i Balcani occidentali nel settore dei trasporti, pubblica relazioni annuali sull'attuazione della [rete europea dei trasporti](#) nei Balcani occidentali. Tali relazioni mostrano nel complesso progressi lenti nell'attuazione di tutte le norme (cfr. [riquadro 9](#)).

¹¹ Programmi d'azione multi-paese per gli anni [2015-2016](#), pag. 4; [2016](#), pag. 10; [2017-2018](#), pag. 11, [2018-2019](#), pag. 13, e [2020](#), pag. 8.

¹² Articolo 1 e allegato I.1 del [trattato che istituisce la Comunità dei trasporti](#).

¹³ Articoli 38, paragrafo 3, e 39 del [regolamento \(UE\) n. 1315/2013](#), abrogato dal [regolamento \(UE\) 2024/1679](#).

¹⁴ Articolo 6, paragrafo 1, lettera a), del [regolamento \(UE\) 2024/1679](#).

Riquadro 9

Progressi nel conseguimento delle norme della rete europea dei trasporti nei Balcani occidentali

Le norme della rete europea dei trasporti comprendono:

- elettrificazione della rete ferroviaria: nel 2024, era elettrificato il 65 % della rete centrale (rispetto al 73 % nel 2021, il primo anno in cui erano disponibili dati);
- velocità minima di 100 km/h per i treni merci entro il 2030: nel 2024 il 60 % della rete centrale soddisfaceva il requisito di velocità (rispetto al 72 % nel 2021);
- carreggiate distinte per le due direzioni di traffico su strada, creando una fascia divisoria non destinata alla circolazione, nonché aree di sosta ogni 100 km lungo le autostrade entro il 2030. Nel 2024 il tasso di conformità della rete centrale alle norme aveva raggiunto il 54 % (rispetto al 45 % del 2021).

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base del [regolamento \(UE\) 2024/1679](#) e delle relazioni del [2022](#) e del [2024](#) della Comunità dei trasporti sullo sviluppo delle estensioni indicative della rete globale e centrale della rete transeuropea di trasporto nei Balcani occidentali.

65 Per i quattro paesi inclusi nel campione, la Commissione ha approvato 43 sovvenzioni agli investimenti nel settore dei trasporti tra il 2015 e giugno 2025. A giugno 2025, 22 di questi investimenti erano stati avviati e sei erano stati completati. Quattro dei sei progetti completati sono progetti stradali inclusi nel campione della Corte in Bosnia-Erzegovina e Macedonia del Nord che sono stati aperti al traffico. Sebbene sia troppo presto per valutare le realizzazioni conseguite per quattro progetti che non si prevedeva sarebbero stati completati al momento dell'audit, il quadro è eterogeneo per gli altri otto progetti (quattro completati e quattro che avrebbero dovuto essere completati): tre progetti avevano conseguito pienamente i loro obiettivi, due li avevano conseguiti parzialmente e tre non erano operativi. L'[allegato III](#) fornisce maggiori informazioni sulle realizzazioni conseguite e sulla loro operatività al momento dell'audit della Corte per i 12 progetti inclusi nel campione.

66 I collegamenti all'interno dei corridoi interessati dai progetti inclusi nel campione della Corte procedono in modo disomogeneo (cfr. [tabella 1](#)). In Serbia, il sostegno al settore ferroviario è per lo più nella fase di pianificazione in vista di un allineamento con le norme dell'UE¹⁵. In Macedonia del Nord, una tratta ferroviaria di 23 km che avrebbe dovuto essere iniziata nel 2024 deve ancora essere costruita alla frontiera bulgara, con una data di completamento prevista per il 2030. Per quanto riguarda la Bosnia-Erzegovina, nel giugno 2022 la Commissione ha sospeso due progetti inizialmente approvati (comprendenti tratte non collegate del corridoio V c) a causa della situazione politica nella Republika Srpska, entità amministrativa ubicata nella parte settentrionale del paese. In Kosovo, le condizioni ferroviarie al momento dell'audit erano peggiori rispetto a quelle precedenti l'avvio del progetto. Il traffico è stato perturbato dal 2020 a causa del crollo di alcune gallerie durante i lavori. Inoltre, non esiste una data di inizio prevedibile per i lavori nella parte settentrionale del paese. Al momento dell'audit (giugno 2025), la segnaletica e l'elettrificazione non erano ancora operanti.

¹⁵ Scheda informativa sul corridoio ferroviario X del WBIF.

Tabella 1 | Situazione attuale della rete centrale europea di trasporto inclusa nel campione della Corte

Corridoio della rete centrale	Paese	Lunghezza totale(km)	Completato (km)	In funzione (km)	Co-finanziato dall'UE (km)	Progetti inclusi nel campione nel corridoio
Corridoio stradale V c	Bosnia-Erzegovina	323,5	144,2	133,3	119,9	3 progetti per un totale di 19,9 km
Linea ferroviaria 10	Kosovo	148,0	0,0	0,0	100,2	2 progetti per un totale di 100,2 km
Corridoio ferroviario X	Serbia	513,0	0,0	513,0	256,1	1 progetto per 17,7 km
Corridoio ferroviario X c	Serbia	104,0	0,0	0,0*	104,0	1 progetto per 90 km
Corridoio stradale VIII	Macedonia del Nord	308,0	286,0	286,0	47,2	2 progetti per un totale di 47,2 km
Corridoio ferroviario VIII	Macedonia del Nord	261,0	30,5	30,5	57,4	1 progetto per 23 km

Nota: * circolazione in corso a condizioni speciali durante l'esecuzione dei lavori di costruzione. La tabella non comprende i due progetti di vie navigabili interne inclusi nel campione relativi al corridoio Reno-Danubio.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base delle informazioni ottenute dalla Comunità dei trasporti, dal MIS e dal promotore del progetto (situazione a settembre 2025).

67 Inoltre, la Corte ha riscontrato che la sostenibilità di sette progetti inclusi nel campione non era pienamente garantita, a causa di procedure amministrative pendenti, della mancanza di fondi per proseguire gli investimenti, di una manutenzione insufficiente o di infrastrutture inutilizzate (cfr. [allegato III](#)). Il [riquadro 10](#) fornisce un esempio di infrastrutture inutilizzate.

Riquadro 10

Una galleria priva di collegamenti ad una strada mette a rischio la sostenibilità

Il campione della Corte comprendeva una galleria di 3,2 km per la quale i principali lavori infrastrutturali erano stati completati nel settembre 2023. Al momento della visita di audit, erano in fase di installazione apparecchiature elettromeccaniche per completare il progetto, ma la galleria era ancora scollegata dalle reti stradali adiacenti finanziate da altri donatori. Vi è il rischio non solo che la galleria rimanga inutilizzata per diversi anni a causa di ritardi nei lavori stradali adiacenti, ma anche che necessiti di manutenzione e protezione contro potenziali danni.

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base della documentazione progettuale e della visita *in loco*.

Il ruolo del quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali gode di maggiore visibilità rispetto al sostegno dell'UE

- 68** Tutti i destinatari di fondi dell'UE hanno l'obbligo generale di rendere nota l'origine di tutti i finanziamenti dell'UE percepiti e garantirne la visibilità¹⁶. La Corte ha verificato se i progetti inclusi nel campione abbiano messo in sufficiente rilievo i finanziamenti ricevuti dall'UE, utilizzando mezzi di comunicazione adeguati, quali social media, eventi, relazioni e pannelli espositivi. Questi ultimi devono essere installati accanto alle vie di accesso al sito in cui è in corso un'azione e devono rimanere sul posto dal momento in cui l'azione ha inizio fino a sei mesi dopo il suo completamento¹⁷.
- 69** Salvo due eccezioni, i 12 progetti inclusi nel campione della Corte includevano pannelli espositivi che segnalavano il sostegno dell'UE. In uno dei due progetti con problemi di visibilità dell'UE, il contraente aveva reso accessibili al pubblico due cartelloni, ma questi menzionavano solo il sostegno dell'IFI capofila.

¹⁶ Articoli 24 e 25 del regolamento di esecuzione (UE) n. 447/2014 della Commissione e articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1529.

¹⁷ *Communication and visibility manual* per le azioni esterne dell'Unione europea, 2009, pag. 20; *Communication and visibility in EU-financed external actions*, 2018, pag. 21.

- 70** Le IFI devono riferire in merito ai costi sostenuti per le attività di visibilità nelle loro relazioni annuali di attuazione. Per quattro sovvenzioni incluse nel campione sottoposte alla vigilanza di due IFI, tali informazioni finanziarie mancavano. Era quindi impossibile valutare le attività svolte e la loro efficacia nell'assicurare la visibilità del sostegno dell'UE. Per una di queste sovvenzioni, l'IFI capofila ha spiegato che per la visibilità non erano stati spesi fondi del WBIF, nonostante nella domanda fosse stata indicata un'apposita dotazione di 20 000 euro.
- 71** Per altre tre sovvenzioni incluse nel campione della Corte, una IFI aveva nominato una persona con il compito di coordinare le attività di visibilità, organizzare eventi e produrre contenuti (ad esempio, video, contenuti multimediali, foto e messaggi sui social media). La Corte ha riscontrato che l'IFI aveva utilizzato la dotazione finanziaria prevista dalle sovvenzioni per la visibilità per pagare gli stipendi di questa persona al fine di promuovere le attività dell'IFI nei Balcani occidentali e solo in misura limitata nell'UE. Analogamente, in una relazione di monitoraggio interno richiesta dalla Commissione si è osservato che il sostegno del WBIF viene per lo più associato alle IFI piuttosto che all'UE.

- 72** Per migliorare la visibilità dell'UE, la Corte ha rilevato un esempio positivo: la delegazione dell'UE in Bosnia-Erzegovina ha proposto di aggiungere altri cartelloni a quelli obbligatori durante i lavori di costruzione ai sensi degli orientamenti in materia di visibilità dell'UE. Dopo negoziati, due IFI hanno concordato un messaggio comune adatto a tutti i donatori (cfr. [foto 3](#)).

Foto 3 | Cartellone con la scritta: “Stiamo aiutando la Bosnia-Erzegovina a costruire il corridoio 5C (V c)”



Fonte: Corte dei conti europea.

La presente relazione è stata adottata dalla Sezione III, presieduta da George Marius Hyzler, Membro della Corte, a Lussemburgo nella riunione del 28 aprile 2026.

Per la Corte dei conti europea

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Tony Murphy', with a small dot at the end.

Tony Murphy
Presidente

Allegati

Allegato I – L'audit

La Commissione sostiene il settore dei trasporti nei Balcani occidentali attraverso il WBIF

- 01** Nel 2008 il [Consiglio](#) ha incoraggiato la Commissione e le istituzioni finanziarie internazionali (IFI) a mettere in comune le risorse e a finanziare progetti infrastrutturali prioritari nei Balcani occidentali. I paesi dei Balcani occidentali – Albania, Bosnia-Erzegovina, Kosovo¹, Montenegro, Macedonia del Nord e Serbia – sono al centro della [politica di allargamento dell'UE](#).
- 02** Nel dicembre 2009 la Commissione, in partenariato con la Banca europea per gli investimenti (BEI), la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (BERS) e la Banca di sviluppo del Consiglio d'Europa, e con l'approvazione degli Stati membri dell'UE, ha varato il quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali (WBIF) per coordinare e convogliare il sostegno tecnico e finanziario dei donatori ai paesi dei Balcani occidentali attraverso un punto di accesso unico. Il quadro del WBIF mobilita ulteriori investimenti combinando sovvenzioni² e prestiti³ tramite il Fondo congiunto europeo per i Balcani occidentali ("Fondo congiunto")⁴.
- 03** La banca tedesca per lo sviluppo *Kreditanstalt für Wiederaufbau*, il Fondo europeo per gli investimenti, l'*Agence française de développement* e il Gruppo della Banca mondiale, compresa la Società finanziaria internazionale, hanno aderito al WBIF successivamente.

¹ Tale designazione non pregiudica le posizioni riguardo allo status ed è in linea con la [risoluzione 1244/1999 del Consiglio di sicurezza](#) delle Nazioni Unite e con il [parere](#) della Corte internazionale di giustizia sulla dichiarazione di indipendenza del Kosovo.

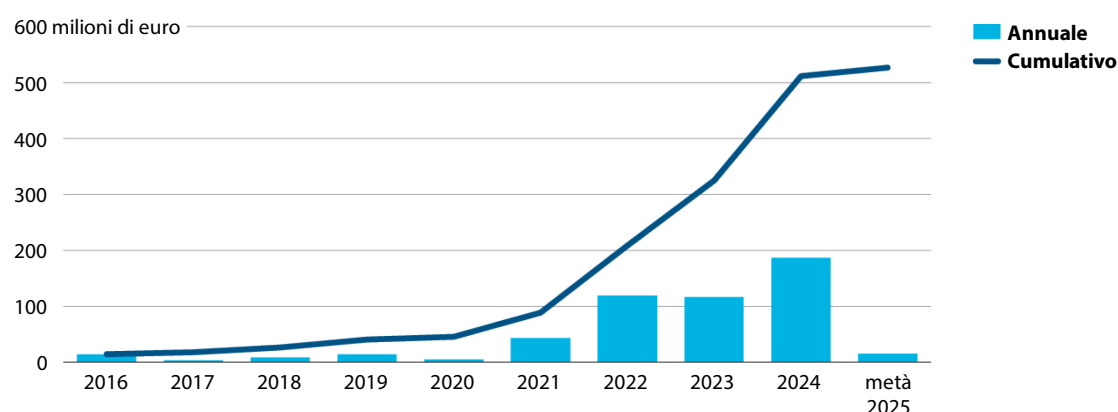
² Conclusioni del Consiglio del 2008, [Quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali](#).

³ Allegato della [decisione di esecuzione della Commissione che adotta un programma d'azione multi-paese per la connettività per il 2020](#), pag. 4.

⁴ [The European Investment Bank in the Western Balkans](#), pag. 17.

- 04** Per far fronte al sottosviluppo delle infrastrutture nei Balcani occidentali, la Commissione, mediante il [processo di Berlino](#) avviato nel 2014, ha riconosciuto l'importanza di collegare la regione alla [rete centrale europea di trasporto](#) investendo in progetti di infrastrutture di trasporto strategiche.
- 05** Il WBIF è una piattaforma per la preparazione, la selezione e il finanziamento di progetti di investimento strategici nei Balcani occidentali.
- 06** Tramite il WBIF, la Commissione finanzia sei settori nei Balcani occidentali: trasporti sostenibili, energia pulita, ambiente e clima, settore privato, capitale umano e futuro digitale. Migliori infrastrutture contribuiscono a ridurre il [deficit di investimenti](#) e rappresentano un passo avanti verso il rispetto dei criteri di adesione all'UE⁵. Dal 2015 alla metà del 2025, la Commissione ha versato 527 milioni di euro dallo strumento di assistenza preadesione (IPA) II e III al Fondo congiunto per i progetti nel settore dei trasporti (cfr. [figura 1](#)).

Figura 1 | Pagamenti cumulativi e annuali dell'UE al Fondo congiunto per progetti nel settore dei trasporti (dal 2016 alla metà del 2025)



Nota: la Commissione non ha effettuato alcun pagamento nel 2015.

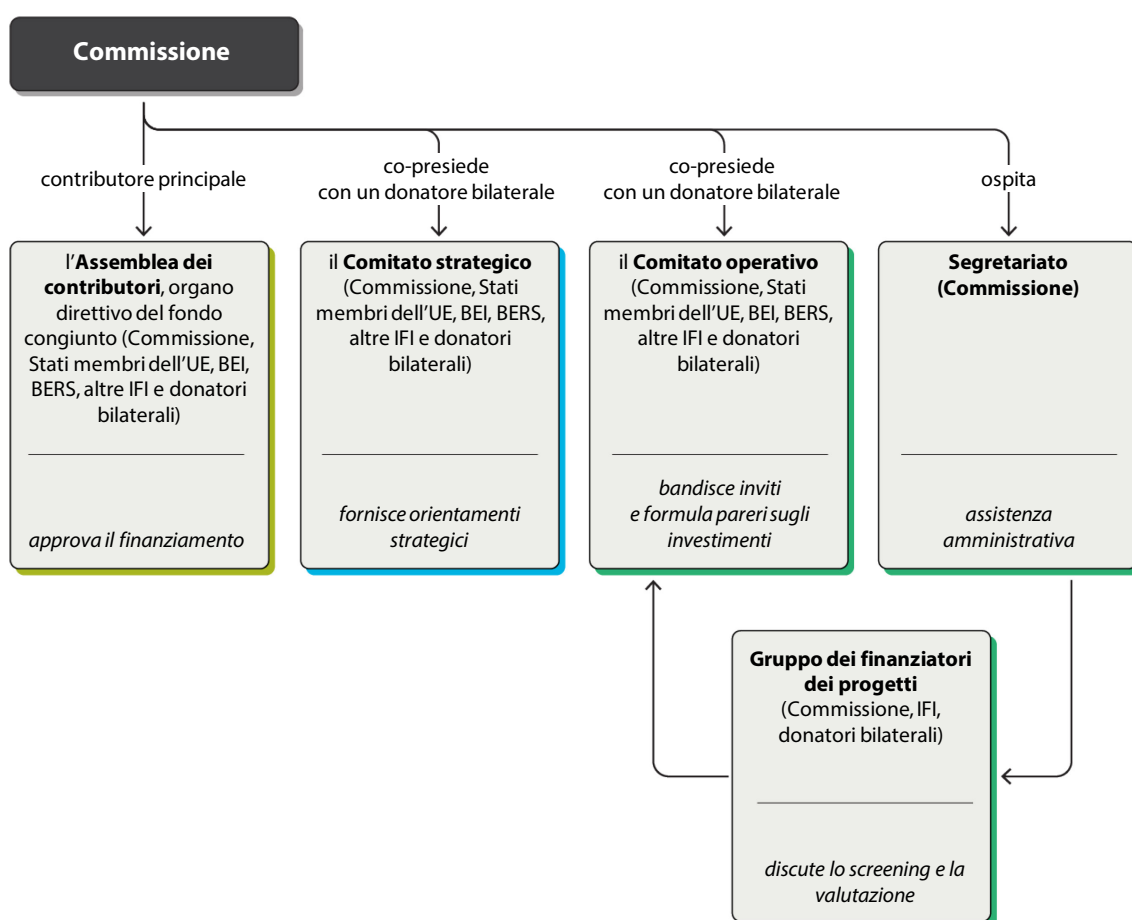
Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati delle previsioni del Fondo congiunto (al gennaio 2026).

⁵ Documenti di lavoro dei servizi della Commissione: relazioni del 2020 sulla [Bosnia-Erzegovina](#), pag. 93; sul [Kosovo](#), pag. 95; sulla [Serbia](#), pag. 86; e sulla [Macedonia del Nord](#), pagg. 55 e 76.

Ruoli e responsabilità

07 Il Fondo congiunto riunisce i contributi della Commissione, delle IFI e dei donatori bilaterali. La BERS e la BEI (in qualità di cogestori) sono incaricate della gestione del Fondo congiunto. Entrambe le IFI sono partner di lunga data nell'avvio, nella realizzazione e nell'attuazione del WBIF⁶. I principali organi di governance del WBIF sono l'assemblea dei contribuenti, il comitato strategico, il comitato operativo e il gruppo dei finanziatori dei progetti. La **figura 2** sintetizza i ruoli e la composizione dei principali organismi del WBIF in cui la Commissione svolge un ruolo.

Figura 2 | Il ruolo della Commissione nella governance del WBIF



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base del regolamento interno del WBIF.

⁶ Allegato della [decisione di esecuzione della Commissione che adotta un programma d'azione multi-paese per la connettività per il 2020](#), pag. 13.

- 08** La Commissione, in quanto principale contributore, svolge un ruolo fondamentale nei processi decisionali del WBIF. Dall'istituzione del Fondo congiunto fino al 2024, la Commissione ha fornito 898,6 milioni di euro (85,9 % del totale dei contributi apportati) al Fondo per tutti i settori, compresi i trasporti⁷. La Commissione fornisce sovvenzioni per stimolare l'erogazione di prestiti da parte delle IFI, al fine di cofinanziare i progetti selezionati, con la finalità di migliorare la connettività nei Balcani occidentali.
- 09** Al momento dell'audit della Corte, la Commissione stessa (la direzione generale Allargamento e vicinato orientale, DG ENEST) disponeva di un team responsabile di tutti gli investimenti pubblici, compreso il settore dei trasporti. A livello nazionale, ciascuna delegazione dell'UE dispone di un referente che coordina le attività del WBIF e può coinvolgere anche personale esperto. La Commissione ha assunto consulenti (l'ufficio di coordinamento delle istituzioni finanziarie) per fornire assistenza per quanto riguarda la procedura di *screening*, le attività di segreteria (organizzazione di riunioni) e il monitoraggio dei progetti attraverso rappresentanti dei paesi.
- 10** Le autorità nazionali presentano domanda per sovvenzioni a beneficio dei promotori dei progetti. Questi ultimi sono responsabili della preparazione e dell'attuazione dei progetti, compresi gli studi, gli appalti e la vigilanza sui lavori.
- 11** La BERS, la BEI e la Banca mondiale, in quanto IFI capofila, erano responsabili del coordinamento dei prestiti per i progetti inclusi nel campione e della vigilanza sulla loro attuazione. Le tre IFI sottoposte a audit hanno organizzato la loro rappresentanza nei paesi beneficiari tramite uffici locali o regionali e fornendo un sostegno *ad hoc* da parte della sede centrale.

⁷ WBIF Annual Report 2024, pag. 29.

Estensione e approccio dell'audit

- 12** Negli anni passati, la Corte ha pubblicato diverse relazioni sui Balcani occidentali. Tra queste, audit sull'[assistenza di preadesione per rafforzare la capacità amministrativa](#) e sullo [Stato di diritto](#) e un parere sull'istituzione dello [strumento per le riforme e la crescita](#).
- 13** Con il presente audit, la Corte ha verificato se la Commissione abbia garantito che il WBIF contribuisse efficacemente allo sviluppo di infrastrutture di trasporto nei Balcani occidentali collegate alla rete centrale dell'UE. Ha valutato se la Commissione avesse istituito procedure del WBIF efficaci per:
- selezionare in modo efficace progetti nel settore dei trasporti;
 - vigilare in modo efficace sull'attuazione dei progetti;
 - monitorare e rendicontare in modo efficace.
- 14** L'audit non ha riguardato i finanziamenti a titolo dello strumento per le riforme e la crescita, in quanto è stato istituito nel 2024, né le procedure per la concessione di sovvenzioni di assistenza tecnica. Inoltre, la Corte non ha verificato l'esattezza delle spese relative ai progetti, in quanto alla fine dell'audit la Commissione non aveva approvato finanziariamente nessuno dei progetti inclusi nel campione.
- 15** L'audit riguarda un periodo di 10 anni, dalle prime domande di sovvenzione presentate nel 2015 fino al giugno 2025, quando gli auditor della Corte hanno effettuato le visite *in loco*. Tra il 2015 e la metà del 2025 la Commissione ha impegnato 2 665 milioni di euro per 55 progetti nel settore dei trasporti nei Balcani occidentali. I fondi dell'UE impegnati nei quattro paesi visitati dagli auditor della Corte (Bosnia-Erzegovina, Kosovo, Macedonia del Nord e Serbia) sono ammontati in totale a 2 115 milioni di euro (cfr. [tabella 1](#)).

Tabella 1 | Sovvenzioni del quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali approvate, in milioni di euro (dal 2015 alla metà del 2025)

Paese	Importo totale UE approvato	Importo totale UE incluso nel campione
Bosnia-Erzegovina	914,8	61,5
Kosovo	158,6	55,8
Macedonia del Nord	292,9	84,6
Serbia	748,6	139,7
Totale	2 114,9	341,6

Fonte: Corte dei conti europea, sulla base di dati tratti dal sistema di informazione e monitoraggio della Commissione.

- 16** Gli auditor della Corte hanno estratto un campione di 12 progetti relativi alla rete centrale europea dei trasporti (cfr. [allegato II](#)) per un valore di 341,6 milioni di euro (16,2 % dei fondi totali impegnati per i trasporti nei paesi inclusi nel campione), in base alla rilevanza e al livello di completamento, al fine di esaminare, per quanto possibile, i progetti avanzati e le diverse reti (stradale, ferroviaria e vie navigabili interne).
- 17** Gli auditor della Corte hanno esaminato le procedure del WBIF, analizzando in modo specifico: il ruolo della Commissione nelle procedure di *screening* e di selezione; le procedure delle IFI capofila per garantire una vigilanza efficace durante la procedura di appalto e l'attuazione dei progetti (visto che Commissione ha delegato gli appalti e l'attuazione all'IFI capofila); i meccanismi di monitoraggio per informare la Commissione, quali il MIS, le relazioni di monitoraggio e i verbali delle riunioni.
- 18** A convalida di quanto constatato, elementi probatori aggiuntivi sono stati ottenuti da esami documentali, colloqui, visite *in loco* e dati del MIS. La [metodologia di audit](#) della Corte è conforme ai principi internazionali di audit dell'[Organizzazione internazionale delle Istituzioni superiori di controllo \(INTOSAI\)](#).

19 La Commissione ha assunto impegni significativi a favore delle infrastrutture in tutti i settori (compresi i trasporti) nei Balcani occidentali. I contributi dell'UE al Fondo congiunto hanno la seguente origine:

- 0,9 miliardi di euro provengono dai programmi multi-paese di connettività IPA II per il periodo 2015-2020;
- il [piano economico e di investimenti dell'UE per i Balcani occidentali](#) per il 2021-2027, avviato nel 2021 con [investimenti fino a 30 miliardi di euro](#) (di cui 9 miliardi di euro in sovvenzioni dell'UE tramite l'IPA III), mira, tra l'altro, a sostenere il settore dei trasporti in modo da avvicinare i Balcani occidentali all'UE⁸;
- lo [strumento per le riforme e la crescita per i Balcani occidentali](#), adottato nel 2024. Tale contributo può raggiungere i 3 miliardi di euro se i paesi beneficiari progrediscono come previsto con i loro programmi di riforma⁹.

20 Dato l'aumento dei contributi al WBIF, la Corte si attende che le proprie constatazioni migliorino il modo in cui la Commissione seleziona, monitora e riferisce in merito ai progetti del WBIF finanziati dall'UE.

⁸ [Economic and Investment Plan – Endorsed Flagship Investments](#), 2020-2024, pag. 2.

⁹ [2023 WBIF key achievements](#), pag. 7.

Allegato II – Elenco dei progetti inclusi nel campione

Numero del progetto	Paese beneficiario	Iniziativa faro dell'UE in materia di investimenti	Corridoio della rete centrale	Tipo di rete	Importo della sovvenzione adottata, al netto di spese di attuazione e amministrative (migliaia di euro)	Anno di adozione
1*	Bosnia-Erzegovina	Collegare il Nord al Sud	Corridoio stradale V c	Strada lunga 10,7 km	24 540	2015
2*	Bosnia-Erzegovina	Collegare il Nord al Sud	Corridoio stradale V c	Strada lunga 3,2 km	19 000	2018
3	Bosnia-Erzegovina	Collegare il Nord al Sud	Corridoio stradale V c	Strada lunga 6 km	14 940	2018
4	Bosnia-Erzegovina	Collegare l'Est all'Ovest	Corridoio centrale Reno-Danubio	Via navigabile interna (impianti portuali) e ferrovia per 6,3 km	3 020	2019
5*	Kosovo	Collegare il Nord al Sud	Linea ferroviaria 10	Tratto di ferrovia lungo 66,8 km	38 540	2015
6*	Kosovo	Collegare il Nord al Sud	Linea ferroviaria 10	Tratto di ferrovia lungo 33,4 km	17 240	2016
7*	Macedonia del Nord	Collegare l'Est all'Ovest	Corridoio ferroviario VIII	Tratto di ferrovia lungo 34 km	68 626	2017

Numero del progetto	Paese beneficiario	Iniziativa faro dell'UE in materia di investimenti	Corridoio della rete centrale	Tipo di rete	Importo della sovvenzione adottata, al netto di spese di attuazione e amministrative (migliaia di euro)	Anno di adozione
8	Macedonia del Nord	Collegare l'Est all'Ovest	Corridoio stradale VIII	Tratto di strada lungo 13,2 km	2 470	2018
9	Macedonia del Nord	Collegare l'Est all'Ovest	Corridoio stradale VIII	Tratto di strada lungo 23 km	13 508	2023
10	Serbia	Collegare l'Est all'Ovest	Corridoio ferroviario X c	Tratto di ferrovia lungo 80 km	43 730	2016
11	Serbia	Collegare l'Est all'Ovest	Corridoio ferroviario X	Tratto di ferrovia lungo 17,7 km	80 150	2022
12	Serbia	Collegare l'Est all'Ovest	Corridoio centrale Reno-Danubio	Vie navigabili interne (21 imbarcazioni affondate)	15 850	2022
TOTALE					341 614	

Nota: * sostegno UE/WBIF ricevuto per lo studio di progettazione dettagliata.

Allegato III – Valutazioni dei progetti da parte della Corte

Numero del progetto	DOMANDA				ATTUAZIONE			
	Connettività	Trasporto sostenibile	Maturato al momento della domanda	Inizio dell'attuazione come previsto nella domanda	Realizzazioni conseguite	Completamento tempestivo come inizialmente previsto	In funzione al momento dell'audit, come previsto	Sostenibilità
1	Soddisfacente	Debolezze significative	Alcune debolezze	Soddisfacente	Strada di 10,7 km aperta al traffico, comprendente un ponte e un punto di attraversamento aperto al traffico non pienamente funzionante	Debolezze significative	Alcune debolezze	Alcune debolezze
2	Alcune debolezze	Debolezze significative	Debolezze significative	Alcune debolezze	Strada (galleria) di 3,2 km costruita, ma non aperta al traffico	Debolezze significative	Debolezze significative	Alcune debolezze
3	Soddisfacente	Debolezze significative	Soddisfacente	Alcune debolezze	Strada lunga 6 km, comprendente una stazione di pedaggio e un ponte aperto al traffico	Soddisfacente	Soddisfacente	Soddisfacente
4	Alcune debolezze	Alcune debolezze	Debolezze significative	Debolezze significative	Impianti portuali in funzione e operativi, ma la costruzione ferroviaria è in corso	Debolezze significative	Alcune debolezze	Alcune debolezze
5	Soddisfacente	Alcune debolezze	Debolezze significative	Debolezze significative	Binari, stazioni, gallerie e ponti – ripristino in corso	Debolezze significative	Debolezze significative	Alcune debolezze
6	Soddisfacente	Alcune debolezze	Debolezze significative	Debolezze significative	Binari, stazioni e ponti – ripristino in corso	Debolezze significative	Debolezze significative	Alcune debolezze
7	Alcune debolezze	Soddisfacente	Debolezze significative	Debolezze significative	Costruzione o ripristino di binari, stazioni, gallerie e ponti in corso, ma la segnaletica e le telecomunicazioni sono in attesa di appalti	Debolezze significative	Non è ancora possibile trarre conclusioni	Non è ancora possibile trarre conclusioni
8	Soddisfacente	Debolezze significative	Alcune debolezze	Alcune debolezze	Strada lunga 13,2 km costruita e aperta al traffico	Debolezze significative	Soddisfacente	Alcune debolezze
9	Soddisfacente	Alcune debolezze	Soddisfacente	Soddisfacente	Completamento della riduzione delle pendenze e apertura della strada al traffico	Alcune debolezze	Soddisfacente	Soddisfacente
10	Soddisfacente	Alcune debolezze	Debolezze significative	Debolezze significative	Ripristino o costruzione di binari, stazioni e ponti in corso	Debolezze significative	Non è ancora possibile trarre conclusioni	Alcune debolezze
11	Soddisfacente	Soddisfacente	Soddisfacente	Debolezze significative	Non ancora iniziato	Non è ancora possibile trarre conclusioni	Non è ancora possibile trarre conclusioni	Non è ancora possibile trarre conclusioni
12	Soddisfacente	Soddisfacente	Soddisfacente	Alcune debolezze	4 imbarcazioni su 21 rimosse	Non è ancora possibile trarre conclusioni	Non è ancora possibile trarre conclusioni	Non è ancora possibile trarre conclusioni

Acronimi

Acronimo	Spiegazione
BEI	Banca europea per gli investimenti
BERS	Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo
IFI	Istituzione finanziaria internazionale
IPA	Strumento di assistenza preadesione
MIS	Sistema di monitoraggio e informazione
UAP	Unità responsabile dell'attuazione del progetto
WBIF	Quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali

Glossario

Lemma	Definizione/Spiegazione
Analisi costi-benefici	Confronto fra i costi stimati di una linea d'azione proposta e i benefici che ci si attende produca.
Assemblea dei contributori	Organo direttivo dei contributori al Fondo congiunto europeo per i Balcani occidentali; determina l'orientamento principale del Fondo congiunto e ne controlla le risorse finanziarie e i pagamenti.
Comitato direttivo	Organismo, composto da membri della Commissione, delle istituzioni finanziarie internazionali e dei donatori bilaterali, che era responsabile fino al 2021 dello <i>screening</i> , della valutazione e dell'approvazione dei progetti ammissibili al finanziamento nell'ambito del quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali.
Comitato operativo	Organismo, composto da membri della Commissione, degli Stati membri dell'UE, delle istituzioni finanziarie internazionali e dei donatori bilaterali, responsabile dello <i>screening</i> , della valutazione e dell'approvazione dei progetti ammissibili al finanziamento nell'ambito del quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali.
Comitato strategico	Organismo, composto da membri della Commissione, degli Stati membri dell'UE, delle istituzioni finanziarie internazionali e dei donatori bilaterali, che fornisce orientamenti strategici e supervisione per la selezione e l'attuazione di progetti di investimento a titolo del quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali.
Connettività	Nel contesto dei trasporti, il collegamento mediante reti stradali, ferroviarie o per vie navigabili interne che agevola la circolazione delle persone e delle merci.
Coordinatore nazionale IPA	Funzionario di ciascun paese beneficiario responsabile del coordinamento dei progetti finanziati dall'IPA e dei contatti con la Commissione.
Delegazione dell'UE	Rappresentanza diplomatica dell'UE in un paese non-UE.
Effetto inerziale	Situazione in cui un'attività finanziata dall'UE sarebbe stata comunque intrapresa, anche in assenza della sovvenzione.
Finanziamento misto (<i>blending</i>)	Pratica consistente nel combinare le sovvenzioni dell'UE con prestiti provenienti da finanziatori pubblici e/o privati.
Fondo europeo congiunto per i Balcani occidentali	Risorse finanziarie messe in comune convogliate attraverso il quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali e gestite dalla Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo e dalla Banca europea per gli investimenti.
Gestione indiretta	Metodo di esecuzione del bilancio dell'UE in cui la Commissione affida compiti attuativi ad altri soggetti (quali istituzioni finanziarie internazionali).

Gruppo dei finanziatori dei progetti	Rappresentanti della Commissione, delle istituzioni finanziarie internazionali e dei donatori che stilano un elenco ristretto di progetti di investimento.
Gruppo di Parigi	Gruppo costituito da rappresentanti della Commissione, delle istituzioni finanziarie internazionali capofila e dal copresidente dei donatori bilaterali, che si riunisce regolarmente dopo lo <i>screening</i> delle domande di sovvenzione e prima delle riunioni del gruppo dei finanziatori dei progetti.
Indice di sviluppo umano	Misura dei progressi compiuti dai paesi, sulla base dell'aspettativa di vita media delle persone, degli anni di istruzione e dei livelli di reddito.
Istituzione finanziaria internazionale	Banca costituita da più di un paese per fornire sostegno finanziario e consulenza professionale in relazione agli obiettivi di sviluppo e per promuovere la cooperazione e la stabilità economiche internazionali.
Istituzione finanziaria internazionale capofila	Banca che supervisiona la valutazione e l'attuazione di un progetto di sviluppo, coordinando la fornitura del sostegno da parte di più prestatori.
Mediana	Valore centrale di un insieme di dati.
Piano economico e di investimenti	Iniziativa adottata dall'UE nel 2020 per sostenere lo sviluppo socioeconomico nei Balcani occidentali, compresi gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto, seguita nel 2023 da un piano UE di crescita per la stessa regione.
Prodotto interno lordo	Misura basilare della dimensione complessiva dell'economia di un paese.
Promotore del progetto	Soggetto – solitamente pubblico – che beneficia delle infrastrutture di trasporto ed è responsabile di tali infrastrutture.
Quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali	Accordo che combina vari metodi di finanziamento (ad esempio, sovvenzioni o prestiti) per sostenere lo sviluppo socioeconomico nei paesi dei Balcani occidentali, concentrandosi in particolare sui progetti infrastrutturali.
Relazione di attuazione annuale	Nel contesto del WBIF, documento presentato dall'istituzione finanziaria capofila alla Commissione sullo stato di attuazione di un progetto durante l'esercizio finanziario precedente.
Rete transeuropea dei trasporti	Rete di infrastrutture transfrontaliere nel settore dei trasporti, dell'energia o delle telecomunicazioni creata per sostenere e potenziare il funzionamento del mercato unico dell'UE agevolando la libera circolazione di merci, persone e servizi.
Riserva unica di progetti	Elenco dei progetti ai quali i paesi beneficiari hanno dato priorità e che possono essere cofinanziati a titolo del quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali.
Sostenibilità	Capacità dei finanziamenti dell'UE di continuare a produrre effetti dopo la cessazione dei finanziamenti stessi.
Strumento di assistenza preadesione	Strumento dell'UE per lo sviluppo di capacità tecniche e amministrative nei paesi candidati e potenziali candidati.
Studio di fattibilità	Valutazione della possibilità o della ragionevolezza di un metodo, di un piano o di un lavoro suggeriti.

Trasporto sostenibile	Circolazione di persone e merci che utilizza le risorse in modo più efficiente, con l'obiettivo ultimo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti.
Ufficio di coordinamento per le istituzioni finanziarie	Prestatore di servizi che è finanziato dalla Commissione e sostiene il lavoro del segretariato del WBIF.

Risposte della Commissione

<https://www.eca.europa.eu/it/publications/SR-2026-16>

Cronologia

<https://www.eca.europa.eu/it/publications/SR-2026-16>

Team di audit

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 III della Corte, competente per l'audit della spesa per azioni esterne, sicurezza e giustizia, presieduta inizialmente da Bettina Jakobsen e poi da George Marius Hyzler, entrambi Membri della Corte.

Il presente audit è stato diretto da Laima Liucija Andrikiienė, Membro della Corte, coadiuvata da: Tomas Mackevicius, capo di Gabinetto, e Aldona Dregvaite, attaché di Gabinetto; Margit Spindelegger, principal manager; Aurelia Petliza, capoincarico; Bertrand Tanguy ed Erik Kotlarik, auditor. Aleksandra Mazilu ha fornito supporto grafico e Joanna Piotrowicz ha fornito supporto amministrativo.



Da sinistra a destra: Georgia Pergamali, Tomas Mackevicius, Bertrand Tanguy, Laima Liucija Andrikiienė, Erik Kotlarik, Sara Perez Miguel, Aldona Dregvaite.

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 non di proprietà dell'UE, può essere necessario richiedere un'autorizzazione direttamente ai titolari dei diritti.

Foto di copertina: © Lev – stock.adobe.com.

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 978-92-849-7658-4	ISSN 1977-5709	doi:10.2865/3062509	QJ-01-26-026-IT-Q
PDF	ISBN 978-92-849-7659-1	ISSN 1977-5709	doi:10.2865/2003707	QJ-01-26-026-IT-N

COME CITARE LA PRESENTE PUBBLICAZIONE:

Corte dei conti europea, [relazione speciale n. 16/2026](#), “Il sostegno dell’UE risponde alle esigenze di connettività, ma l’integrazione nella rete centrale di trasporto è lenta”, Ufficio delle pubblicazioni dell’Unione europea, 2026.

I paesi dei Balcani occidentali si sono impegnati a completare la rete centrale transeuropea dell'UE entro il 2030. La Corte ha esaminato l'efficacia del sostegno fornito dall'UE tramite il quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali per le infrastrutture di trasporto nei Balcani occidentali, concentrandosi sul collegamento della regione alla rete centrale di trasporto dell'UE entro il 2030. Ha riscontrato che, sebbene i progetti sottoposti ad audit corrispondano alle priorità dichiarate in materia di connettività, i progressi sono rallentati dalla selezione di progetti immaturi e da carenze nella vigilanza esercitata dalle istituzioni finanziarie. Anche il monitoraggio, la rendicontazione e la visibilità dell'UE sono stati insufficienti, con il persistere di ritardi e di problemi di sostenibilità. Dati i ritardi nell'attuazione e le difficoltà operative, la Corte ha concluso che è improbabile che il termine del 2030 sia rispettato. La Corte raccomanda alla Commissione di migliorare la selezione, il monitoraggio, la sostenibilità e la visibilità dei progetti.

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