MT 2018

Nru 19

Rapport Speċjali

Netwerk ferrovjarju Ewropew ta’ veloċità għolja: mhuwiex realtà iżda huwa sistema frammentata u ineffettiva

(skont l-Artikolu 287(4), it-tieni subparagrafu, TFUE)

CURIA RATIONUM

IL-QORTI EWROPEA TAL-AWDITURI

TIM TAL-AWDITJAR

Ir-rapporti speċjali tal-QEA jippreżentaw ir-riżultati tal-awditi li twettaq ta' politiki u programmi tal-UE, jew ta' suġġetti relatati mal-ġestjoni minn oqsma speċifiċi tal-baġit tal-UE. Il-QEA tagħżel u tfassal dawn il-kompiti tal-awditjar biex timmassimizza l-impatt tagħhom billi tqis ir-riskji għall-prestazzjoni jew għall-konformità, il-livell ta' introjtu jew ta' nfiq involut, l-iżviluppi li jkunu għad iridu jseħħu u l-interess politiku u pubbliku.

Dan l-awditu tal-prestazzjoni twettaq mill-Awla II tal-Awditjar li tispeċjalizza fl-oqsma ta' nfiq Investiment għall-koeżjoni, it-tkabbir u l-inklużjoni, u li hija mmexxija minn Iliana Ivanova, Membru tal-QEA. L-awditu tmexxa minn Oskar Herics, Membru tal-QEA, li ngħata appoġġ minn Thomas Obermayr, Kap tal-Kabinett; Pietro Puricella, Maniġer Prinċipali; Luc T'Joen, Kap tal-Kompitu; Marcel Bode, Dieter Böckem, Guido Fara, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Nils Odins, Milan Smid, Awdituri. Richard Moore pprovda appoġġ lingwistiku.

Mix-xellug għal-lemin: Thomas Obermayr, Guido Fara, Milan Smid, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Richard Moore, Luc T'Joen, Marcel Bode, Pietro Puricella, Dieter Böckem, Oskar Herics.

WERREJ

Paragrafu

Abbrevjazzjonijiet u Glossarju

Sommarju eżekuttiv I - XI

Introduzzjoni 1 - 13

Il-ferroviji ta’ veloċità għolja fl-Ewropa 1 - 2

In-netwerk ferrovjarju ta’ veloċità għolja fl-UE qed jikber fid-daqs u fir-rata tal-użu 3 - 4

Il-politiki tal-UE dwar il-ferroviji ta’ veloċità għolja 5 - 9

Politika dwar it-trasport 5 - 7

Politika ta’ koeżjoni 8 - 9

L-appoġġ tal-UE għall-bini ta’ linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja: huwa sinifikanti, iżda jirrappreżenta biss frazzjoni tal-ispiża totali 10 - 13

Ambitu u approċċ tal-awditjar 14 - 20

Osservazzjonijiet 21 - 95

L-investimenti kkofinanzjati mill-UE għall-ferroviji ta’ veloċità għolja jistgħu jkunu ta’ benefiċċju, iżda ma jeżisti ebda approċċ strateġiku u solidu fil-livell tal-UE 21 - 36

Il-ferroviji ta’ veloċità għolja huma mezz ta’ trasport ta’ benefiċċju li jikkontribwixxi għall-objettivi tal-UE relatati mal-mobbiltà sostenibbli 21 - 22

Is-setgħat tal-Kummissjoni huma limitati, u l-pjan tagħha li jiġi ttriplikat it-tul tan-netwerk ferrovjarju ta’ veloċità għolja mhuwiex probabbli li jintlaħaq 23 - 26

L-Istati Membri jippjanaw u jiddeċiedu dwar in-netwerks nazzjonali tagħhom, u dan iwassal għal sistema frammentata ta’ netwerks ferrovjarji nazzjonali ta’ veloċità għolja b’konnessjonijiet inadegwati 27 - 36

It-teħid ta’ deċiżjonijiet mhuwiex ibbażat fuq analiżijiet affidabbli tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji 37 - 58

Il-“veloċità għolja ħafna” mhix meħtieġa kullimkien 37 - 44

Il-kontrolli tal-kostefiċjenza huma rari 45 - 48

L-analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji ma jintużawx bħala għodda għat-teħid ta' deċiżjonijiet fl-Istati Membri 49 - 51

L-ispejjeż ogħla milli ppjanat, id-dewmien fil-kostruzzjoni u fil-bidu tal-operat: in-norma minflok l-eċċezzjoni 52 - 58

Il-fehma ta' ċittadin: valutazzjoni reali tal-ħinijiet tal-ivvjaġġar, il-prezzijiet u l-konnessjonijiet, is-servizzi tal-passiġġieri u l-istazzjonijiet u ż-żona ta' attrazzjoni tal-klijentela tagħhom 59 - 77

Il-ħinijiet tal-ivvjaġġar u l-prezzijiet tal-biljetti, huma fatturi importanti għas-suċċess 59 - 63

Jeħtieġ li jkun hemm aktar titjib fil-ħruġ tal-biljetti ferrovjarji, u fil-monitoraġġ tad-*data* tas-servizzi tal-passiġġieri 64 - 67

L-għadd u l-post tal-istazzjonijiet huma żewġ aspetti importanti 68 - 77

Is-sostenibbiltà tal-ferroviji ta' veloċità għolja: l-effettività tal-kofinanzjament mill-UE tinsab f'riskju 78 - 85

Analiżi tad-*data* tal-passiġġieri: tlieta minn seba' linji ferrovjarji ta' veloċità għolja kkompletati jittrasportaw anqas passiġġieri mill-parametru referenzjarju ta' disa' miljun fis-sena 79

L-analiżi taż-żona ta' attrazzjoni tal-klijentela u tal-għadd ta' persuni li jgħixu tul il-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja: għal 9 minn 14-il linja u meded ta' veloċità għolja awditjati, l-ammont ta' passiġġieri potenzjali mhuwiex għoli biżżejjed 80 - 82

Il-kompetittività tal-ferroviji ta' veloċità għolja mqabbla ma' mezzi oħra ta' trasport: sa issa għad ma hemmx il-prinċipju ta' "min iniġġes iħallas" 83 - 85

Operazzjonijiet ferrovjarji transkonfinali ta' veloċità għolja li jkunu kompetittivi u jiffunzjonaw mingħajr xkiel: xi ħaġa li għadha mhix universali 86 - 95

Minħabba li għad hemm ħafna ostakli, fadal ħafna xi jsir qabel ma s-swieq isiru miftuħa u kompetittivi fir-rigward tal-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja fl-UE 86 - 88

L-imposti fuq l-aċċess għall-binarji: ikkumplikati wisq, u huma xkiel potenzjali għall-kompetizzjoni 89 - 92

Regolatur b'saħħtu u indipendenti: huwa ħtieġa li mhux dejjem hija possibbli 93 - 95

Konklużjonijiet u rakkomandazzjonijiet 96 - 106

L-operazzjonijiet ferrovjarji ta’ veloċità għolja għandhom ħafna vantaġġi, iżda l-UE la għandha pjan realistiku fuq terminu twil u lanqas netwerk ta’ veloċità għolja 96 - 98

Il-prinċipji tal-ġestjoni finanzjarja tajba ma ġewx applikati b’mod konsistenti għall-investimenti fl-infrastruttura ferrovjarja ta’ veloċità għolja awditjati 99 - 100

Il-valutazzjoni tas-sitwazzjoni għaċ-ċittadini tal-UE tenfasizza l-vantaġġi tal-ferroviji ta’ veloċità għolja, filwaqt li s-sostenibbiltà tal-kofinanzjament mill-UE għal dawn il-linji tinsab f’riskju 101 - 103

Għad fadal xi jsir biex l-operazzjonijiet ferrovjarji transkonfinali ta’ veloċità għolja jkunu kompetittivi u jiffunzjonaw mingħajr xkiel 104 - 106

Anness I – Mappa tan-Netwerk Ferrovjarju ta’ Veloċità Għolja Ewropew

Anness II – Stampa ġenerali tal-finanzjament tal-HSR mill-Istati Membri mis-sena 2000 ’l hawn u l-modalità ta’ ġestjoni tagħhom

Anness III – Analiżi tal-proġetti

Anness IV – *Data* ewlenija relatata mal-HSR għal kull Stat Membru

Anness V – Analiżi tar-rendiment tal-veloċità

Anness VI – Il-fehma ta’ ċittadin: Valutazzjoni tal-ħinijiet tal-ivvjaġġar, tal-prezzijiet u tal-konnessjonijiet fuq il-linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja awditjati: il-metodoloġija u d-*data*

Anness VII – L-impatt tal-istazzjonijiet fuq il-ħin u fuq il-veloċità tal-vjaġġ

Anness VIII – Mappa taż-żona ta’ attrazzjoni tal-klijentela u d-*data* ewlenija għal kull linja ta’ veloċità għolja awditjata, kif ukoll il-qsim tal-fruntieri li ġie eżaminat

Anness IX – Analiżi tal-istazzjonijiet

Ir-risposti tal-Kummissjoni

ABBREVJAZZJONIJIET U GLOSSARJU

Analiżi tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji (ASB)	Għodda analitika użata għall-valutazzjoni ta' deċiżjoni ta' investiment billi jitqabblu l-ispejjeż imbassra tagħha u l-benefiċċji mistennija. L-għan ta' ASB huwa li tiffaċilita l-allokazzjoni tar-riżorsi b'mod aktar effiċjenti biex tgħin lil dawk li jieħdu d-deċiżjonijiet sabiex jagħmlu deċiżjoni informata dwar jekk jimplimentawx jew le proposta ta' investiment jew alternattivi possibbli.
Bażi ta' utenti	F'dan il-kuntest, il-kejl tal-livell tal-użu ta' linji ferrovjarji ta' veloċità għolja, iddefinit bħala l-ammont ta' passiġġieri li jużaw il-linja diviż bit-tul tal-linja, f'kilometri.
CEF (Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa)	Mekkaniżmu li, mill-2014 'il hawn, ipprovda għajnuna finanzjarja lil tliet setturi: l-enerġija, it-trasport u t-teknoloġiji tal-informazzjoni u tal-komunikazzjoni (ICT). F'dawn it-tliet oqsma, is-CEF tidentifika l-prijoritajiet ta' investiment li jeħtieġ li jiġu implimentati fid-deċennju li jmiss. Għat-trasport, dawn il-prijoritajiet jinvolvu l-kurituri interkonnessi tat-trasport u l-kisba ta' mezzi tat-trasport aktar nodfa.
DĠ MOVE	Direttorat Ġenerali għall-Mobbiltà u t-Trasport
DĠ REGIO	Direttorat Ġenerali għall-Politika Reġjonali u Urbana
EAV (Valur miżjud tal-UE)	Il-valur li jirriżulta minn intervent tal-UE li huwa addizzjonali għall-valur li inkella kien jinħoloq mill-azzjoni tal-Istat Membru waħedha. Għall-finijiet tal-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja, il-fondi li l-UE tinvesti fil-linji fl-Istati Membri wkoll joħolqu valur miżjud għaċ-ċittadini tal-UE (pereżempju, billi jiffaċilitaw l-ivvjaġġar u jnaqqsu l-ħinijiet kumplessivi tal-ivvjaġġar). Madankollu, l-infiq fuq il-kurituri transnazzjonali biex jiġi kkompletat netwerk ċentrali tal-UE, awtomatikament, għandu probabbiltà akbar li jibbenefika minn azzjoni tal-UE, minħabba l-interess komuni tagħha: il-valur miżjud tal-UE huwa ogħla.
ERA (Aġenzija tal-Unjoni Ewropea għall-Ferroviji)	L-Aġenzija, stabbilita fl-2004, li l-objettiv tagħha huwa li tappoġġa l-iżvilupp ta' speċifikazzjonijiet tekniċi għall-interoperabbiltà, inkluż l-ERTMS, u li tikkontribwixxi għall-funzjonament taż-Żona Ferrovjarja Unika Ewropea.
ERTMS (Sistema Ewropea tal-Ġestjoni tat-Traffiku Ferrovjarju)	Proġett Ewropew kbir li għandu l-għan li jissostitwixxi d-diversi sistemi nazzjonali ta' kontroll u ta' kmand tal-ferroviji biex jippromwovi l-interoperabbiltà.
Ferroviji ta' veloċità għolja	Servizzi ferrovjarji li joperaw fuq linji ġodda, speċifikament imfassla, b'veloċità operattiva massima ta' mill-inqas 250 km/h, u servizzi li joperaw fuq linji konvenzjonali b'veloċità operattiva massima ta' mill-inqas 200 km/h.

FEŻR (Fond Ewropew għall-Iżvilupp Reġjonali)	Il-fond ta' investiment li l-objettiv tiegħu huwa li jirrinforza l-koeżjoni ekonomika u soċjali fi ħdan l-UE billi jirrimedja l-iżbilanċi reġjonali permezz ta' appoġġ finanzjarju għall-ħolqien ta' infrastruttura, u jipprovdi investimenti produttivi li joħolqu l-impjiegi, prinċipalment għan-negozji.
FK (Fond ta' Koeżjoni)	Dan il-fond għandu l-għan li jtejjeb il-koeżjoni ekonomika u soċjali fi ħdan l-Unjoni Ewropea billi jiffinanzja proġetti relatati mal-ambjent u t-trasport fl-Istati Membri li l-PNG *per capita* tagħhom huwa inqas minn 90 % tal-medja tal-UE.
Imposti fuq l-aċċess għall-binarji	It-tariffi mħallsa mill-operaturi ferrovjarji lill-maniġer tal-infrastruttura biex jirkupraw parti mill-ispejjeż tal-infrastruttura.
INEA (Aġenzija Eżekuttiva għall-Innovazzjoni u n-Netwerks)	Is-suċċessur tal-Aġenzija Eżekuttiva tan-Netwerk Trans-Ewropew tat-Trasport (TEN-T EA), li nħolqot mill-Kummissjoni Ewropea fl-2006 biex timmaniġġja l-implimentazzjoni teknika u finanzjarja tal-programm TEN-T tagħha. L-INEA bdiet l-operazzjonijiet tagħha fl-1 ta' Jannar 2014 biex timplimenta partijiet minn dawn il-programmi tal-UE li ġejjin: il-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa (CEF); Orizzont 2020; u l-programmi ta' legat (TEN-T u Marco Polo 2007-2013).
Interoperabbiltà	L-inizjattiva tal-Kummissjoni Ewropea għall-promozzjoni ta' suq uniku fis-settur ferrovjarju. L-Ispeċifikazzjonijiet Tekniċi għall-Interoperabbiltà jiddefinixxu l-istandards tekniċi meħtieġa biex jiġu ssodisfati r-rekwiżiti essenzjali biex tinkiseb l-interoperabbiltà. Dawn ir-rekwiżiti jinkludu, fost oħrajn, is-sikurezza, l-affidabbiltà u d-disponibbiltà, is-saħħa, il-protezzjoni ambjentali u l-kompatibbiltà teknika, u jippermettu li l-ferroviji jkunu jistgħu joperaw bla problemi fuq kwalunkwe medda tan-netwerk ferrovjarju Ewropew.
Kundizzjonalitajiet *ex ante*	Il-kundizzjonijiet li jridu jiġu ssodisfati biex ikunu jistgħu jiġu appoġġati l-pjanijiet strateġiċi fuq terminu twil tal-infrastruttura, u li jintużaw bħala qafas għall-investiment ta' kofinanzjament mill-UE.
Rendiment tal-veloċità	Il-proporzjon tal-veloċità reali, kif esperjenzata mill-vjaġġatur, meta mqabbel mal-veloċità operattiva u pproġettata massima tal-linji ferrovjarji.
SM (Stati Membri)	L-Istati Membri tal-Unjoni Ewropea.
TEN-T (Netwerks Trans-Ewropej tat-Trasport)	Sett ippjanat ta' netwerks tat-trasport ferrovjarju, bit-triq, bl-ajru u bl-ilma fl-Ewropa. In-netwerks TEN-T huma parti minn sistema usa' ta' Netwerks Trans-Ewropej (TENs), inklużi netwerk tat-telekomunikazzjoni (eTEN) u netwerk tal-enerġija (TEN-E) propost.

Żona ta' attrazzjoni tal-klijentela	Iż-żona li minnha l-istazzjon ta' ferroviji ta' veloċità għolja jista' jintlaħaq bil-karozza f'ħin partikolari (għall-finijiet ta' dan ir-rapport, 15, 30 jew 60 minuta).

SOMMARJU EŻEKUTTIV

I. Il-ferroviji ta’ veloċità għolja huma mezz ta’ trasport komdu, sikur, flessibbli u ambjentalment sostenibbli. Il-prestazzjoni ambjentali u l-benefiċċji soċjoekonomiċi li jġibu magħhom jistgħu jappoġġaw l-objettivi tal-UE relatati mal-politika tat-trasport u mal-politika ta’ koeżjoni. Mis-sena 2000 ’l hawn, l-UE pprovdiet kofinanzjament ta’ EUR 23.7 biljun biex tappoġġa l-investimenti fl-infrastruttura ferrovjarja ta’ veloċità għolja.

II. Aħna wettaqna awditu tal-prestazzjoni fuq l-ippjanar strateġiku fuq terminu twil tal-linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja fl-UE, fuq il-kosteffiċjenza (billi vvalutajna l-ispejjeż tal-kostruzzjoni, id-dewmien, l-ispejjeż li kienu ogħla milli ppjanat u l-użu tal-linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja li rċevew kofinanzjament mill-UE), kif ukoll fuq is-sostenibbiltà u l-valur miżjud tal-kofinanzjament mill-UE. Aħna wettaqna l-awditu tagħna f'6 Stati Membri, billi analizzajna l-infiq għal aktar minn 5 000 km ta’ infrastruttura fuq 10 linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja u 4 qsim tal-fruntieri, li jkopru madwar 50 % tal-linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja fl-Ewropa.

III. Aħna sibna li l-pjan attwali tal-UE fuq terminu twil mhuwiex appoġġat minn analiżi kredibbli u mhuwiex probabbli li jitwettaq. Minbarra dan, huwa ma għandux approċċ strateġiku u solidu fil-livell tal-UE. Minkejja li t-tul tan-netwerks ferrovjarji nazzjonali ta’ veloċità għolja qed jiżdied, il-mira li l-Kummissjoni stabbiliet fl-2011, li tittripla l-għadd ta’ kilometri ta’ linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja sal-2030, mhix se tintlaħaq: attwalment qed jintużaw 9 000 km ta’ linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja, u madwar 1 700 km ta’ linji kienu jinsabu taħt kostruzzjoni fl-2017. Bħala medja, jgħaddu madwar 16-il sena bejn il-bidu tax-xogħlijiet ta’ linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja ġodda u l-bidu tal-operazzjonijiet tagħhom.

IV. Attwalment ma hemmx netwerk ferrovjarju Ewropew ta’ veloċità għolja, u l-Kummissjoni la għandha għodod legali u lanqas setgħat fit-teħid tad-deċiżjonijiet biex tiżgura li l-Istati Membri jagħmlu progress rapidu biex jikkompletaw il-kurituri tan-netwerk ċentrali stabbiliti fir-Regolament dwar it-TEN-T. B’riżultat ta’ dan, teżisti biss sistema frammentata ta’ linji ferrovjarji nazzjonali ta’ veloċità għolja, li ġew ippjanati u nbnew mill-Istati Membri b’mod iżolat. Din is-sistema frammentata nbniet mingħajr koordinazzjoni xierqa bejn il-fruntieri: il-linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja li jaqsmu l-fruntieri nazzjonali mhumiex fost il-

prijoritajiet nazzjonali relatati mal-kostruzzjoni, minkejja li ġew iffirmati ftehimiet internazzjonali u ġew inklużi dispożizzjonijiet fir-Regolament dwar it-TEN-T li jirrikjedu l-kostruzzjoni ta' kurituri ta' netwerk ċentrali sal-2030. Dan ifisser li l-kofinanzjament mill-UE maħsub għall-investimenti fl-infrastruttura ferrovjarja ta' veloċità għolja ma jipprovdix wisq valur miżjud.

V. Il-kwalità tal-valutazzjoni tal-ħtiġijiet reali fl-Istati Membri hija baxxa, u s-soluzzjoni alternattiva li jitjiebu l-linji ferrovjarji konvenzjonali eżistenti spiss ma tingħatax kunsiderazzjoni biżżejjed, minkejja li l-iffrankar miksub meta tintuża din l-għażla jista' jkun sinifikanti. Id-deċiżjoni li jinbnew linji ferrovjarji ta' veloċità għolja spiss tkun bbażata fuq kunsiderazzjonijiet politiċi, u ġeneralment ma jintużawx analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji biex isostnu t-teħid ta' deċiżjonijiet kosteffiċjenti.

VI. L-infrastruttura ferrovjarja ta' veloċità għolja mhix irħisa, u qed issir dejjem aktar għalja: bħala medja, l-ispejjeż tal-linji li awditjajna kienu jammontaw għal EUR 25 miljun għal kull km (mingħajr ma jittieħed kont tal-proġetti ta' tħaffir ta' mini li huma aktar għaljin). Fil-fatt, l-ispejjeż involuti setgħu kienu ferm aktar baxxi, bi ftit jew ebda impatt fuq l-operazzjonijiet. Dan għaliex xi wħud mil-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja ħafna li nbnew mhux kullimkien kienu meħtieġa. F'ħafna każijiet, il-ferroviji joperaw fuq linji ta' veloċità għolja ħafna, b'veloċità medja li tkun ferm aktar baxxa minn dik li għaliha l-linji jkunu intenzjonati. L-ispiża ta' linja ferrovjarja tiżdied b'mod proporzjonali mal-veloċità pproġettata, u l-infrastruttura li kapaċi tittratta l-operazzjonijiet ferrovjarji ta' veloċità għolja ħafna (300 km/h jew aktar) hija partikolarment għalja. Madankollu, dawn il-veloċitajiet għoljin qatt ma jintlaħqu fil-prattika: bħala medja, fuq il-linji ferrovjarji awditjati, il-ferroviji joperaw biss b'madwar 45 % tal-veloċità pproġettata tal-linja, u żewġ linji biss kienu qed jaħdmu b'veloċità medja ta' aktar minn 200 km/h, u ebda waħda b'veloċità ta' aktar minn 250 km/h. Il-fatt li l-veloċità medja hija daqshekk inqas mill-veloċità pproġettata iqajjem dubji dwar il-ġestjoni finanzjarja tajba.

VII. Aħna analizzajna wkoll l-ispiża għal kull minuta ffrankata bl-introduzzjoni tal-ferroviji ta' veloċità għolja. Sibna li għal 4 mill-10 linji ferrovjarji li awditjana kull minuta ffrankata tkun tiswa aktar minn EUR 100 miljun. L-ogħla ċifra hija tal-linja ferrovjarja bejn Stuttgart u Munich, li għal kull minuta ffrankata tkun tiswa EUR 369 miljun. L-ispejjeż ogħla milli ppjanat,

li huma koperti mill-baġits nazzjonali, u d-dewmien kienu n-norma minflok l-eċċezzjoni. L-ispejjeż ogħla milli ppjanat aggregati għal-linji ferrovjarji u għall-proġetti li awditjajna kienu ta’ EUR 5.7 biljun fil-livell tal-proġetti, u ta’ EUR 25.1 biljun fil-livell tal-linji (44 % u 78 %, rispettivament). Id-dewmien fil-livell tal-proġetti u tal-linji ferrovjarji kien sinifikanti wkoll: 8 mit-30 proġett li awditjajna kellhom dewmien ta’ mill-inqas sena, u 5 linji (nofs il-kampjun awditjat) kienu esperjenzaw dewmien ta’ aktar minn 10 snin. Jekk l-elementi msemmija hawn fuq jingħataw aktar attenzjoni jistgħu jiġu ffrankati mijiet ta’ miljuni ta’ euro u jiġi żgurat li jsir użu tajjeb mil-linji ferrovjarji li jinbnew.

VIII. Biex niksbu għarfien approfondit dwar kif il-ferroviji ta’ veloċità għolja huma ta’ benefiċċju għaċ-ċittadini tal-UE, aħna analizzajna wkoll u qabbilna l-ħinijiet tal-ivvjaġġar minn bieb sa bieb, il-prezzijiet u l-għadd ta’ konnessjonijiet tal-ferroviji ta’ veloċità għolja u l-kompetituri tagħhom (it-trasport bl-ajru, il-ferroviji konvenzjonali u t-trasport bit-triq). Ikkonkludejna li l-ħin totali tal-ivvjaġġar u l-livell tal-prezz huma t-tnejn fatturi importanti għas-suċċess. Flimkien ma’ servizzi li jkunu effettivament regolari, dawn il-fatturi jistgħu jippermettu li l-ferroviji ta’ veloċità għolja jżidu s-sehem mis-suq tagħhom. Il-kompetizzjoni intermodali hija ħarxa, u taffettwa s-sostenibbiltà tal-linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja: il-ferroviji ta’ veloċità għolja ma jikkompetux fuq bażi ugwali ma’ mezzi oħra tat-trasport.

IX. Aħna nivvalutaw li s-sostenibbiltà tal-kofinanzjament mill-UE tinsab f’riskju. Jekk niġġudikaw fuq il-bażi ta’ parametru referenzjarju, il-linja ferrovjarja ta’ veloċità għolja jenħtieġ li idealment ikollha disa’ miljun passiġġier fis-sena biex tkun ta’ suċċess. Madankollu, għal tlieta minn seba’ linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja kkompletati li awditjajna, l-ammont ta’ passiġġieri trasportati kien ferm aktar baxx. L-ispiża tal-infrastruttura ta’ dawn il-linji kienet ta’ EUR 10.6 biljun, li għalihom l-UE pprovdiet madwar EUR 2.7 biljun. Dan ifisser li hemm riskju għoli li l-nfiq fuq dawn il-linji taħt il-kofinanzjament mill-UE ma jkunx effettiv. Il-valutazzjoni tagħna tal-għadd ta’ persuni li jgħixu fiż-żoni ta’ attrazzjoni tal-klijentela tal-linji ferrovjarji awditjati tindika li għal 9 minn 14-il linja u konnessjonijiet transkonfinali awditjati, ma kellhomx biżżejjed passiġġieri potenzjali biex ikunu ta’ suċċess. Dawn jinkludu t-tliet linji indikati hawn fuq, li jittrasportaw ammont ta’ passiġġieri li huwa aktar baxx mill-parametru referenzjarju ta’ disa’ miljuni.

X. Fl-2010, aħna ħriġna rapport li fih appellajna biex tittieħed azzjoni urġenti sabiex jitneħħew l-ostakli tekniċi u amministrattivi, kif ukoll ostakli oħra, li jxekklu l-interoperabbiltà tal-ferroviji. Madankollu, sibna li dawn l-ostakli għadhom jippersistu fl-2018. Is-suq tat-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri mhuwiex miftuħ fi Franza u fi Spanja. Fl-Italja u, sa ċertu punt, fl-Awstrija, hemm kompetizzjoni bejn l-operaturi ferrovjarji; f'dawn l-Istati Membri, is-servizzi kienu aktar frekwenti u ta’ kwalità ogħla, filwaqt li l-prezzijiet tal-biljetti kienu aktar baxxi. L-introduzzjoni ta’ sistemi integrati għall-ħruġ tal-biljetti u aktar attenzjoni għall-monitoraġġ u għall-istandardizzazzjoni tad-*data* dwar is-sodisfazzjon tal-klijenti u l-puntwalità, jistgħu jtejbu aktar l-esperjenza tal-passiġġieri.

XI. Biex il-kofinanzjament mill-UE għall-infrastruttura ferrovjarja ta’ veloċità għolja jkun jista’ jitkompla b’suċċess fil-perjodu ta’ programmazzjoni li jmiss, aħna nirrakkomandaw li jenħtieġ li l-Kummissjoni tieħu għadd ta’ passi, fosthom li:

(i) twettaq ippjanar realistiku fuq terminu twil; u tilħaq qbil mal-Istati Membri dwar liema meded strateġiċi ewlenin għandhom jiġu implimentati l-ewwel, filwaqt li jkun hemm monitoraġġ mill-qrib u setgħat infurzabbli biex jiġi żgurat li l-impenji għall-ikkompletar tan-netwerk ferrovjarju ċentrali ta’ veloċità għolja fl-UE jiġu rrispettati;

(ii) tgħaqqad l-appoġġ tal-kofinanzjament mill-UE mal-proġetti prijoritarji strateġiċi indikati, mal-kompetizzjoni effettiva bejn l-operaturi ferrovjarji kif ukoll mal-ksib ta’ riżultati;

(iii) tissimplifika l-kostruzzjonijiet transkonfinali fir-rigward ta’ proċeduri ta’ sejħiet għal offerti, l-użu ta’ “punti uniċi ta’ servizz” għall-formalitajiet, u t-tneħħija tal-ostakli kollha li jkun fadal;

(iv) tieħu azzjonijiet biex isir titjib fil-funzjonament mingħajr xkiel tal-operazzjonijiet ferrovjarji ta’ veloċità għolja għall-passiġġieri, bħal, pereżempju, is-sistemi ta’ biljetti elettroniċi, is-simplifikazzjoni tal-imposti fuq l-aċċess għall-binarji u t-titjib fir-rappurtar liċ-ċittadini dwar il-puntwalità u d-*data* dwar is-sodisfazzjon tal-klijenti.

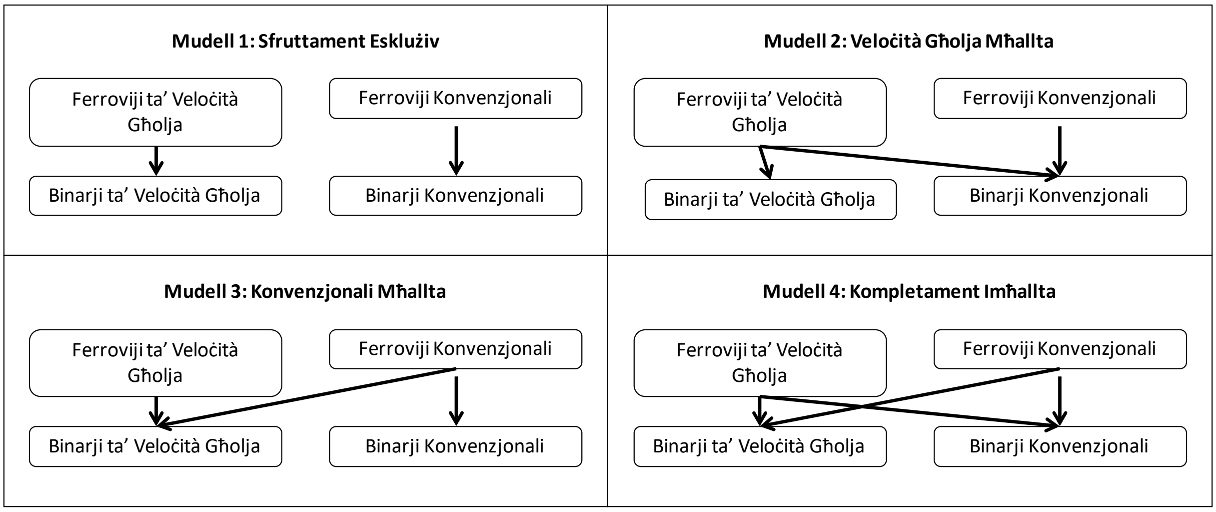
INTRODUZZJONI

Il-ferroviji ta' veloċità għolja fl-Ewropa

1. Il-ferroviji ta' veloċità għolja fl-Ewropa bdew wara l-kriżi tal-petrol fl-1974. Id-dipendenza enerġetika tal-Ewropa heddet il-mobbiltà interna, għalhekk bosta Stati Membri ddeċidew li jiżviluppaw mezz ta' trasport sikur, veloċi, komdu u ekoloġiku fil-forma ta' linji ferrovjarji ta' veloċità għolja. L-Italja kienet l-ewwel pajjiż Ewropew li inawgura dan it-tip ta' linja ferrovjarja: il-linja minn Firenze u Ruma, li nfetħet fl-1977. Ftit wara, Franza inawgurat il-linji proprji tagħha "Trains à Grande Vitesse". L-ewwel linji ferrovjarji ta' veloċità għolja tal-Ġermanja, permezz tal-ferroviji "Intercity Express" (ICE), bdew fil-bidu tas-snin disgħin, filwaqt li s-servizz ferrovjarju ta' veloċità għolja ta' Spanja "Alta Velocidad Española" (AVE) beda jopera fl-1992.

2. Attwalment ma hemm ebda netwerk ferrovjarju Ewropew ta' veloċità għolja: minflok, jeżistu diversi mudelli operazzjonali fi Stati Membri differenti (il-***Figura 1***). Pereżempju, hemm sistemi ferrovjarji ta' veloċità għolja li huma mħallta (fi Franza, Spanja u l-Italja) u oħrajn li huma kompletament imħallta (il-Ġermanja, l-Awstrija u żewġ sezzjonijiet fl-Italja).

<u>Figura 1</u> - Mudelli operazzjonali għat-traffiku ferrovjarju ta' veloċità għolja

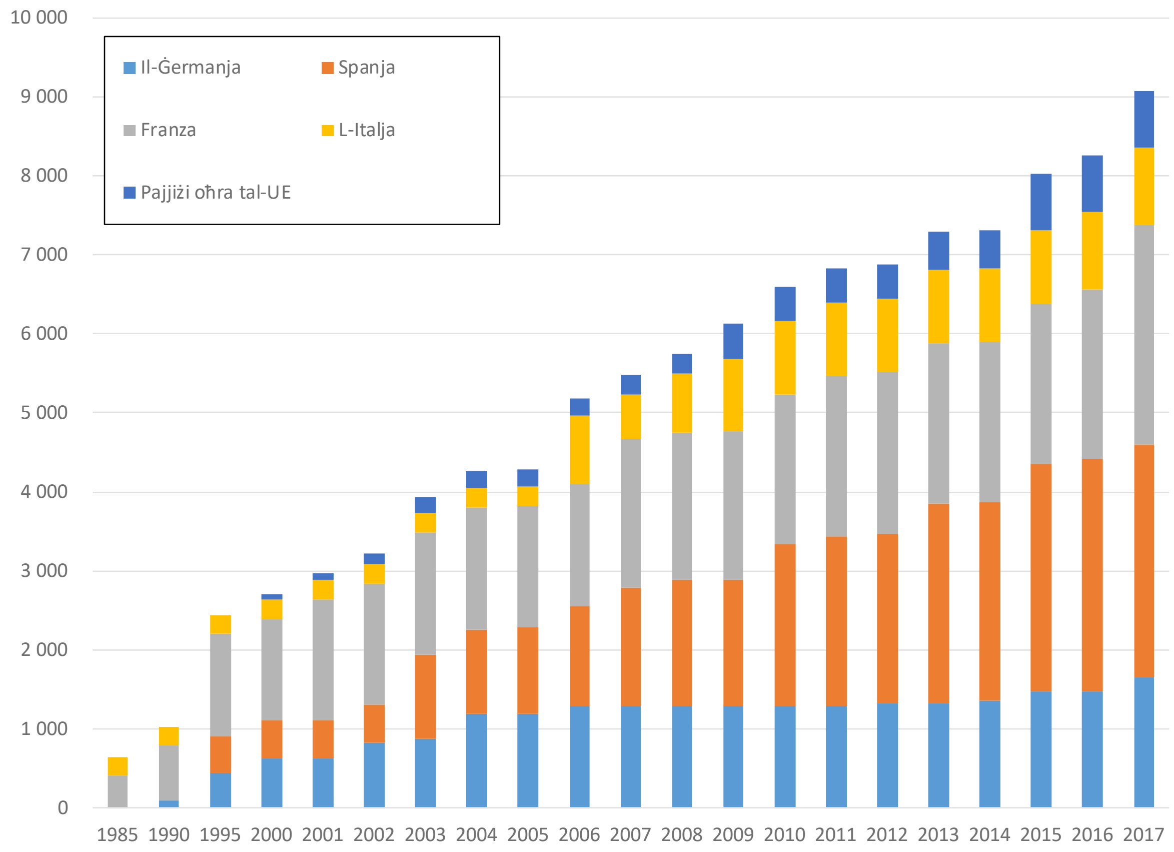


Sors: De Rus, G. (ed.), I. Barrón, J. Campos, P. Gagnepain, C. Nash, A. Ulied u R.Vickerman (2009): *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe* (Analiżi Ekonomika tal-Ferroviji ta' Veloċità Għolja fl-Ewropa). BBVA Foundation, Bilbao.

In-netwerk ferrovjarju ta' veloċità għolja fl-UE qed jikber fid-daqs u fir-rata tal-użu

3. Fi tmiem l-2017, l-UE kellha 9 067 km ta' linji ferrovjarji ta' veloċità għolja (il-***Figura 2;*** l-***Anness I*** jipprovdi mappa dettaljata). Dan in-netwerk qed jespandi: attwalment hemm 1 671 km ta' linji li jinsabu taħt kostruzzjoni. Ladarba l-investimenti kollha ppjanati fl-infrastruttura ferrovjarja ta' veloċità għolja jkunu ġew ikkompletati, Spanja se jkollha t-tieni l-itwal netwerk ferrovjarju ta' veloċità għolja fid-dinja, wara ċ-Ċina.

Figura 2 - It-tul tan-netwerks ferrovjarji nazzjonali ta' veloċità għolja fl-UE – it-tkabbir matul iż-żmien



Sors: Il-Ktejjeb tal-Istatistika 2017 tal-UE; UIC. *Nota:* Din iċ-ċart tinkludi biss linji (jew sezzjonijiet ta' linji) li fuqhom il-ferroviji f'ċertu punt jistgħu jaqbżu l-250 km/h matul il-vjaġġ tagħhom.

4. L-ammont ta' passiġġieri li jużaw il-ferroviji ta' veloċità għolja fl-Ewropa qed jiżdied b'mod kostanti: minn madwar 15-il biljun kilometru ta' passiġġieri[1] (pkm) fl-1990, id-domanda laħqet aktar minn 124 biljun pkm fl-2016. Fl-2015, is-servizzi ferrovjarji ta' veloċità għolja kienu jirrappreżentaw aktar minn kwart (26 %) tal-ivvjaġġar ferrovjarju kollu tal-passiġġieri fl-Istati Membri fejn hemm disponibbli s-servizzi ta' veloċità għolja.

Il-politiki tal-UE dwar il-ferroviji ta' veloċità għolja

Politika dwar it-trasport

5. Il-programm tan-Netwerks Trans-Ewropej tat-Trasport (TEN-T)[2] għandu rwol ewlieni fl-istrateġija Ewropa 2020 għal tkabbir intelliġenti, sostenibbli u inklużiv. Huwa jikkontribwixxi għall-għanijiet tal-iżvilupp ekonomiku, tal-kompetittività reġjonali, tal-koeżjoni reġjonali u soċjali, u tas-sostenibbiltà ambjentali. Barra minn hekk, jistabbilixxi l-konnessjonijiet ewlenin meħtieġa għall-faċilitazzjoni tat-trasport, billi jottimizza l-kapaċità tal-infrastruttura eżistenti, jipproduċi speċifikazzjonijiet għall-interoperabbiltà tan-netwerk, u jintegra t-tħassib ambjentali. L-objettivi tat-TEN-T jinkludu l-interkonnessjoni u l-interoperabbiltà tan-netwerks tat-trasport nazzjonali, l-integrazzjoni u l-interkonnessjoni ottimali tal-mezzi kollha tat-trasport, u l-użu effiċjenti tal-infrastruttura.

6. L-aħħar White Paper (WP) tal-2011 tal-Kummissjoni dwar it-Trasport[3] stabbiliet dawn il-miri speċifiċi li ġejjin fir-rigward tat-traffiku tal-passiġġieri għall-ferroviji ta' veloċità għolja[4]: (i) Sal-2030, it-tul tan-netwerk ferrovjarju ta' veloċità għolja eżistenti jenħtieġ li jiġi triplikat

---

[1] Pkm huwa l-kejl li jinkiseb billi jiġi kkombinat l-għadd ta' passiġġieri tal-HSR fis-sena mat-tul tal-vjaġġ tagħhom, sabiex jiġi ottimizzat il-kejl tal-użu tal-HSR.

[2] Id-Deċiżjoni Nru 1692/96/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' Lulju 1996 fuq linji gwida tal-Komunità għall-iżvilupp tan-network tat-trasport trans-Ewropew (ĠU L 228, 9.9.1996, p. 1).

[3] KUMM(2011) 144 finali tat-28.3.2011 "Pjan direzzjonali għal Żona Unika Ewropea tat-Trasport – Lejn sistema tat-trasport kompetittiva u li tuża r-riżorsi b'mod effiċjenti".

[4] Flimkien ma' dawn, l-UE stabbiliet miri ambizzjużi għat-tnaqqis tal-emissjonijiet tal-karbonju għad-deċennji li ġejjin (ara wkoll il-***paragrafu 22***).

biex, sal-2050, ħafna mit-trasport tal-passiġġieri fuq distanza medja jsir bil-ferroviji (bidla ta' 50 % mit-trasport bit-triq għal dak bil-ferroviji tal-vjaġġi bejn l-ibliet fuq distanza medja għat-trasport tal-passiġġieri u tal-merkanzija). Jenħtieġ li l-ferroviji ta' veloċità għolja jkunu aktar rapidi mit-trasport bl-ajru għall-vjaġġi sa 1 000 km, u sal-2050, l-ajruporti kollha tan-netwerk ċentrali jenħtieġ li jkunu konnessi man-netwerk ferrovjarju, preferibbilment permezz ta' servizzi ferrovjarji ta' veloċità għolja.

7. F'Diċembru 2013, biex tavvanza lejn l-ilħuq ta' dawn l-għanijiet, l-UE adottat politika ġdida għall-infrastruttura tat-trasport[5] li għandha l-għan li tnaqqas id-diskrepanzi bejn in-netwerks tat-trasport tal-Istati Membri, tneħħi l-konġestjonijiet li għadhom ifixklu l-funzjonament tajjeb tas-suq intern, u tegħleb l-ostakli tekniċi (eż. standards inkompatibbli għat-traffiku ferrovjarju). L-istrument tal-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa (CEF)[6], li ġie adottat fl-istess mument, jappoġġa dawn l-objettivi b'mod finanzjarju.

Politika ta' koeżjoni

8. Mis-sena 2000 'l hawn, il-Fondi Strutturali huma meħtieġa li joperaw b'mod konsistenti ma' politiki oħra tal-UE, bħat-trasport[7]. Kemm taħt ir-Regolament tal-FEŻR kif ukoll taħt ir-Regolament tal-FK, ingħata appoġġ għall-investimenti li jikkontribwixxu għall-istabbiliment u

---

[5] Ir-Regolament (UE) Nru 1315/2013 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-11 ta' Diċembru 2013 dwar linji gwida tal-Unjoni għall-iżvilupp tan-netwerk trans-Ewropew tat-trasport (ĠU L 348, 20.12.2013, p. 1).

[6] Ir-Regolament (UE) Nru 1316/2013 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-11 ta' Diċembru 2013 li jistabbilixxi l-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa (ĠU L 348, 20.12.2013, p. 129).

[7] L-Artikolu 2(5) tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 1260/1999 li jistabbilixxi d-disposizzjonijiet ġenerali dwar il-Fondi Strutturali (ĠU L 161, 26.6.1999, p. 1).

għall-iżvilupp ta’ netwerks tat-TEN-T[8], kif ukoll għall-proġetti ta’ infrastruttura tat-trasport ta’ interess komuni[9].

9. Taħt il-qafas attwali tal-politika ta’ koeżjoni għall-2014-2020, il-fondi tal-politika ta’ koeżjoni tal-UE għadhom jappoġġaw l-infrastruttura tat-trasport iżda, biex tiżdied l-effettività tal-kofinanzjament mill-UE, ġew introdotti “kundizzjonalitajiet *ex ante*”. Dan ifisser li l-Istati Membri jridu juru li l-proġetti proposti se jiġu implimentati fi ħdan il-qafas ta’ pjan fuq terminu twil għat-trasport nazzjonali jew reġjonali komprensiv, adottat mill-partijiet ikkonċernati kollha li huma interessati u involuti.

L-appoġġ tal-UE għall-bini ta’ linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja: huwa sinifikanti, iżda jirrappreżenta biss frazzjoni tal-ispiża totali

10. Mis-sena 2000 sal-2017[10], l-UE pprovdiet EUR 23.7 biljun f’għotjiet biex tikkofinanzja l-investimenti fl-infrastruttura ferrovjarja ta’ veloċità għolja, kif ukoll appoġġ ta’ EUR 4.4 biljun għall-installazzjoni ta’ ERTMS fuq il-linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja. Madwar EUR 14.6 biljun tal-kofinanzjament, jew 62 % tat-total, ġew ipprovduti taħt mekkaniżmi ta’ finanzjament ta’ ġestjoni konġunta (il-FEŻR u l-FK), filwaqt li EUR 9.1 biljun, jew 38 %, ġew allokati taħt l-iskemi ta’ investiment immaniġġjati b’mod dirett (eż. is-CEF). Il-kofinanzjament mill-UE jista’ jintuża biex jappoġġa studji kif ukoll xogħlijiet fl-infrastruttura, kemm għall-ħolqien ta’ linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja ġodda kif ukoll għat-titjib ta’ dawk konvenzjonali eżistenti biex ikunu jistgħu jiġu adattati għall-operazzjonijiet ferrovjarji ta’ veloċità għolja.

11. Minbarra din l-għajnuna, mis-sena 2000 ’l hawn, il-BEI pprovda wkoll self għall-valur ta’ EUR 29.7 biljun biex jappoġġa l-kostruzzjoni ta’ linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja.

---

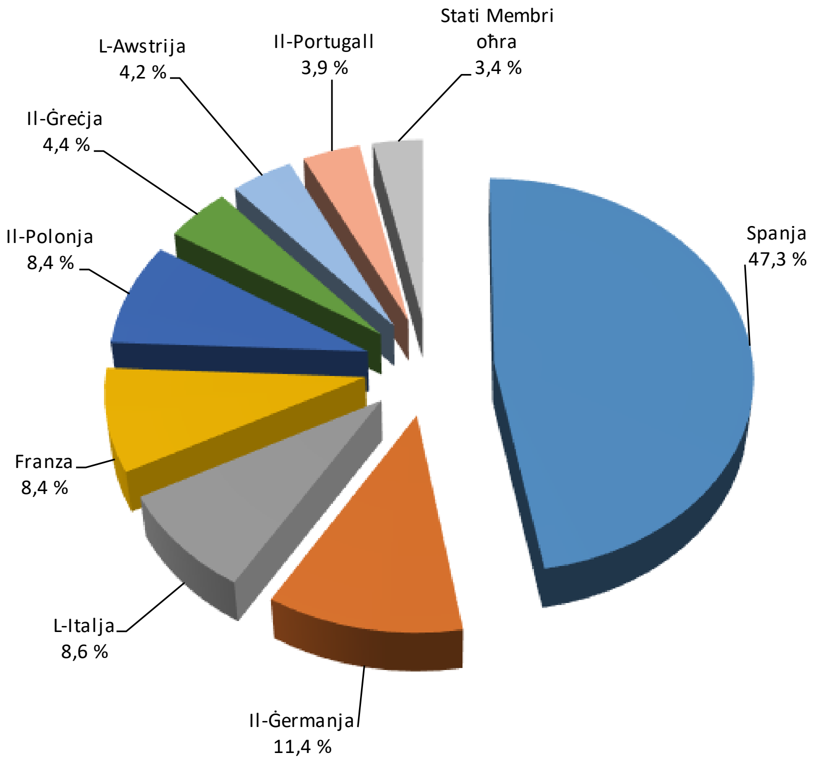
[8] L-Artikolu 2(1) (b) tar-Regolament (KE) Nru 1783/1999 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-12 ta' Lulju 1999 dwar il-Fond Ewropew għall-Iżvilupp Reġjonali (ĠU L 213, 13.8.1999, p. 1).

[9] L-Artikolu 3(1) u l-anness tal-Anness II tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 1164/94 tas-16 ta' Mejju 1994 li jistabbilixxi Fond ta' Koeżjoni (ĠU L 130, 25.5.1994, p. 1).

[10] Id-*data* tinkludi l-aħħar (2017) sejħa tas-CEF. Iċ-ċifri kollha pprovduti huma espressi f’termini nominali.

12. Kważi nofs il-finanzjament mill-UE disponibbli għal investimenti fil-ferroviji ta' veloċità għolja (aktar minn EUR 11-il biljun) ġie allokat għall-investimenti fi Spanja. B'kollox, EUR 21.8 biljun – 92.7 % mit-total – ġew allokati lil 7 Stati Membri (il-***Figura 3*** u l-***Anness II***).

Figura 3 - Stampa ġenerali tal-kofinanzjament mill-UE għall-ferroviji ta' veloċità għolja skont l-Istat Membru (2000-2017)



Sors: Il-Kummissjoni Ewropea.

13. Minkejja li dawn iċ-ċifri huma sinifikanti, il-kofinanzjament mill-UE jirrappreżenta biss frazzjoni żgħira tal-ammonti kumplessivi investiti fix-xogħlijiet tal-infrastruttura ferrovjarja ta' veloċità għolja fl-UE. Pereżempju, skont l-istrumenti ta' finanzjament użati, ir-rata ta' kofinanzjament kienet tvarja minn 2 % fl-Italja għal 26 % fi Spanja. Bħala medja, il-kofinanzjament mill-UE kien ikopri madwar 11 % tal-ispiża totali tal-kostruzzjoni.

AMBITU U APPROĊĊ TAL-AWDITJAR

14. Aħna wettaqna awditu fuq il-kostefiċjenza u l-effettività tal-kofinanzjament mill-UE għall-investimenti fl-infrastrutturi ferrovjarji ta' veloċità għolja mis-sena 2000 'l hawn. Aħna vvalutajna: (i) jekk il-linji ta' veloċità għolja fl-UE kinux inbnew skont pjan strateġiku fuq

terminu twil; (ii) jekk il-proġetti relatati mal-ferroviji ta' veloċità għolja kinux ġew implimentati b'mod kosteffiċjent (billi vvalutajna l-ispejjeż tal-kostruzzjoni, id-dewmien, l-ispejjeż li kienu ogħla milli ppjanat u l-użu tal-linji ta' veloċità għolja li rċevew appoġġ għall-investiment); (iii) jekk l-investimenti kinux sostenibbli wara l-ikkompletar tal-proġett (inkluż l-impatt tal-ferroviji ta' veloċità għolja fuq il-mezzi tat-trasport kompetituri), u (iv) jekk il-kofinanzjament mill-UE kellux valur miżjud. Sabiex iwieġeb dawn il-mistoqsijiet, dan ir-rapport l-ewwel janalizza l-ippjanar u t-teħid ta' deċiżjonijiet, imbagħad ikompli bil-valutazzjoni tal-ispejjeż u jadotta approċċ immirat għaċ-ċittadini tal-UE billi janalizza l-ħinijiet tal-ivvjaġġar, il-prezzijiet, il-konnessjonijiet u l-istazzjonijiet, u fl-aħħar jipprovdi l-valutazzjoni tal-ostakli u tal-kompetizzjoni bejn l-operaturi ferrovjarji biex jikkonkludi dwar l-operazzjonijiet ferrovjarji ta' veloċità għolja.

15. Aħna użajna sensiela ta' proċeduri tal-awditjar, bħal eżaminar ta' dokumenti u analiżijiet tal-pjanijiet tal-iżvilupp strateġiku fuq terminu twil mwettqa kemm fil-livell nazzjonali kif ukoll f'dak tal-UE għall-ferroviji ta' veloċità għolja; intervisti mal-persunal mill-Kummissjoni u mar-rappreżentanti tal-Istati Membri; laqgħat mal-operaturi ferrovjarji u mal-maniġers tal-infrastruttura; u stħarriġ li jinvolvi l-partijiet ikkonċernati ewlenin[11]. Aħna qabbadna esperti esterni biex jivvalutaw: (i) il-kwalità tal-analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji (ASB) u tal-analiżijiet tad-domanda futura[12]; (ii) l-aċċess, il-konnessjonijiet u l-effetti tar-riġenerazzjoni tal-istazzjonijiet ta' ferroviji ta' veloċità għolja magħżula[13]; (iii) il-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja Pariġi-Brussell-Amsterdam (PBA)[14], u (iv) l-prezzijiet, il-ħinijiet tal-ivvjaġġar u l-għadd ta' konnessjonijiet bl-użu ta' diversi mezzi tat-trasport[15]. Wettaqna

---

[11] Aħna rċevejna bosta risposti minn membri individwali ta' tliet gruppi ta' partijiet ikkonċernati: il-Komunità tal-Kumpaniji tal-Infrastruttura u l-Ferroviji Ewropej (CER), l-Unjoni Internazzjonali Ferrovjarja (UIC), u l-Unjoni tal-Industrija tas-Sinjalar (UNISIG).

[12] Università ta' Brussell (VUB).

[13] Il-konsorzju ta' Professuri u riċerkaturi minn Lyon, Milan, Barċellona u Berlin.

[14] L-Università ta' Antwerp.

[15] Il-kumpanija Advito.

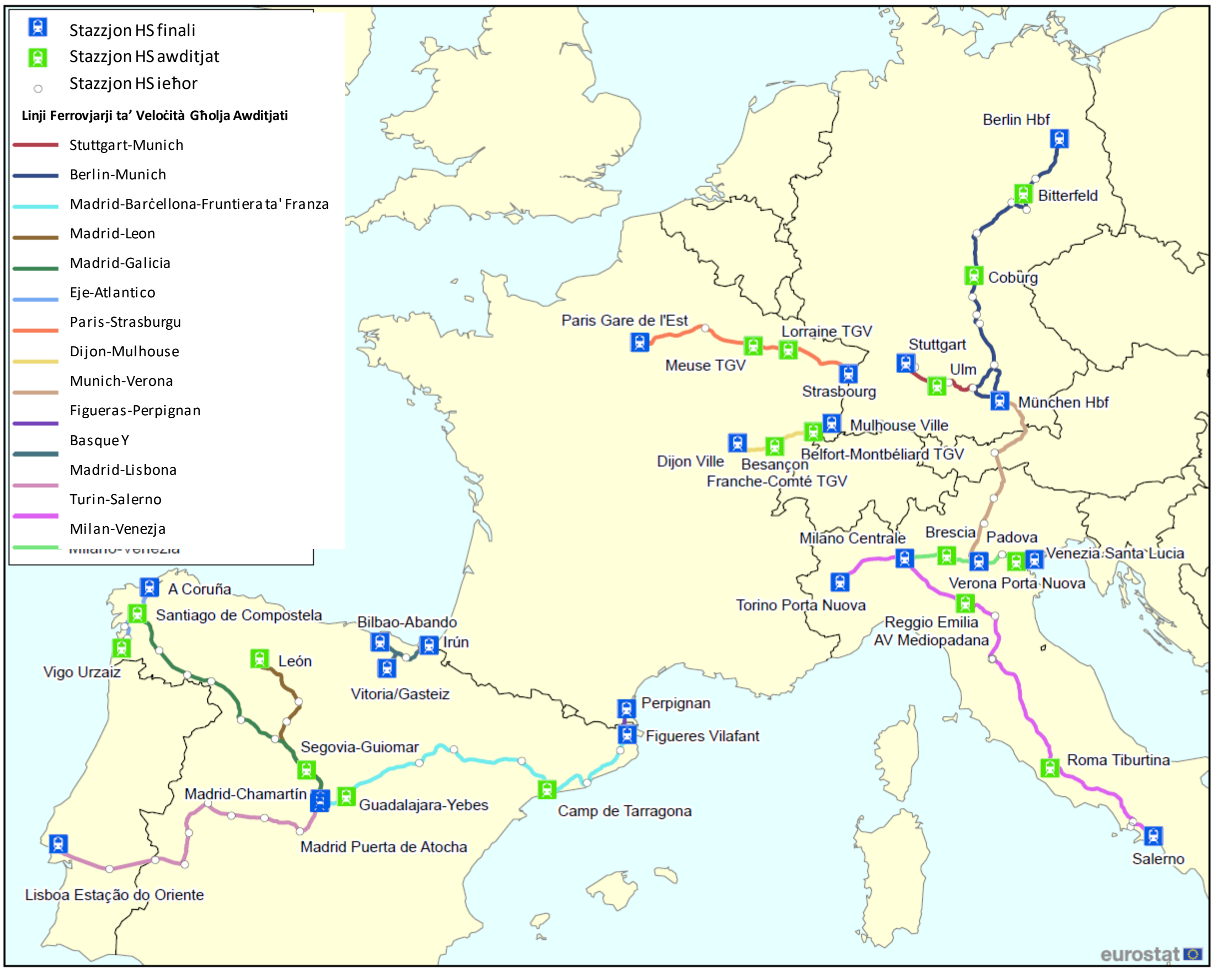
wkoll valutazzjoni komparattiva bejn ir-riżultati tal-awditi tagħna u l-operazzjonijiet ferrovjarji ta’ veloċità għolja u s-servizzi tal-passiġġieri fil-Ġappun u fl-Iżvizzera.

16. Aħna wettaqna l-awditu tagħna fil-Kummissjoni Ewropea (id-DĠ MOVE, inklużi l-INEA u l-Aġenzija tal-Unjoni Ewropea għall-Ferroviji (ERA), u d-DĠ REGIO) u f’sitt Stati Membri (Franza, Spanja, l-Italja, il-Ġermanja, il-Portugall u l-Awstrija). Dawn l-Istati Membri rċevew 83.5 % tal-finanzjament kollu mill-UE allokat għal-linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja mis-sena 2000 ’l hawn (EUR 23.7 biljun, li jikkorrispondu għal EUR 46 għal kull resident tal-UE)[16].

17. Għall-awditjar tagħna, aħna għażilna għaxar linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja permezz ta’ kombinament ta’ kriterji speċifiċi tal-kampjunar relatati mal-ammont tal-kofinanzjament mill-UE, mat-tul tal-linja, u jekk il-linja kinitx konnessa ma’ xi belt kapitali jew le. Fir-rigward tad-daqs tagħhom, aħna awditjajna erba’ linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja fi Spanja u tnejn fil-Ġermanja, fl-Italja u fi Franza. Ivvalutajna wkoll erba’ proġetti transkonfinali: il-konnessjonijiet bejn Munich u Verona; bejn Spanja u Franza (kemm fuq in-naħa tal-Atlantiku kif ukoll fuq in-naħa tal-Mediterran), u bejn Spanja u l-Portugall (il-***Figura 4***).

[16] Sors: Il-Eurostat, il-popolazzjoni tal-UE ta’ 512-il miljun persuna fl-2017: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/.

<u>Figura 4</u> - Stampa ġenerali tal-linji ferrovjarji awditjati (10 linji ta' veloċità għolja, erba' konnessjonijiet transkonfinali)



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018 Source data: © EuroGeographics © DG MOVE

Sors: Il-QEA u l-Eurostat.

18. Billi l-awditjar tagħna kien ibbażat fuq il-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja, aħna stajna nivvalutaw aktar minn 5 000 km ta' linji, kemm ikkompletati kif ukoll taħt kostruzzjoni jew fil-fażi tal-ippjanar (għal stampa ġenerali dettaljata dwar it-tul tal-linji awditjati, ara t-***<u>Tabella 4</u>***). B'dan il-mod, aħna koprejna aktar minn 50 % tal-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja li qed joperaw jew li jinsabu taħt kostruzzjoni fl-UE.

19. Analizzajna wkoll 30 proġett ikkofinanzjat mill-UE relatati magħhom (l-akbar proġetti taħt kull modalità ta' ġestjoni). L-ispiża proposta totali tat-30 proġett awditjat kienet ta' EUR 41.56 biljun. L-ammont ta' għotjiet tal-UE li ngħataw għall-proġetti awditjati kien ta' EUR 6.18 biljun, li minnhom EUR 3.64 biljun kienu tħallsu saż-żmien meta twettaq l-awditjar, u EUR 967 miljun kienu ġew diżimpenjati (***<u>Tabella 1</u>***).

<u>Tabella 1</u>- Stampa ġenerali tad-*data* finanzjarja ewlenija dwar il-proġetti awditjati

Post tal-proġetti relatati mal-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja	Spiża totali tal-proġetti awditjati (*miljun EUR*)	Infiq eliġibbli tal-proġetti awditjati (*miljun EUR*)	Kontribuzzjoni mogħtija mill-UE (*miljun EUR*)	Finanzjament mill-UE diżimpenjat (*miljun EUR*)
Il-Ġermanja	8 074.8	3 006.5	540.4	6.3
Spanja	2 830.7	2 305.3	1 729.9	10.8
Transkonfinali	19 505.2	8 534.3	2 968.2	894.9
Franza	3 693.4	2 840.1	277.7	2.2
L-Italja	6 646.0	1 957.5	540.1	53.1
Il-Portugall	814.7	315.4	127.7	—
Total	**41 564.8**	**18 959.1**	**6 184.0**	**967.3**

Sors: Il-QEA. Il-proġetti transkonfinali huma rreġistrati taħt il-kodiċi tal-pajjiż "UE".

20. L-infiq relatat mal-proġetti li awditjajna kien ikopri 2 100 km ta' tipi differenti ta' infrastrutturi ferrovjarji ta' veloċità għolja (perkors tal-binarji, mini, vjadotti u passaġġi). Mingħajr ma jittieħdu inkunsiderazzjoni l-proġetti tas-sezzjoni transkonfinali bejn Munich u Verona, l-awditjar tagħna tal-proġetti kopra 45 % tat-tul kollu tal-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja fl-Istati Membri li żorna. Il-lista sħiħa tal-proġetti kollha awditjati, kif ukoll l-osservazzjonijiet ewlenin u s-sejbiet tal-analiżi tagħna dwar jekk kinux inkisbu l-outputs, ir-riżultati u l-objettivi tagħhom, huma ppreżentati fl-***<u>Anness III</u>***.

<u>OSSERVAZZJONIJIET</u>

L-investimenti kkofinanzjati mill-UE għall-ferroviji ta' veloċità għolja jistgħu jkunu ta' benefiċċju, iżda ma jeżisti ebda approċċ strateġiku u solidu fil-livell tal-UE

Il-ferroviji ta' veloċità għolja huma mezz ta' trasport ta' benefiċċju li jikkontribwixxi għall-objettivi tal-UE relatati mal-mobbiltà sostenibbli

21. Is-soċjetà fl-intier tagħha tista' tibbenefika b'mod sinifikanti mill-investimenti fl-infrastruttura u fl-operazzjonijiet ferrovjarji ta' veloċità għolja, billi dawn jippermettu li l-passiġġieri jiffrankaw il-ħin, filwaqt li jipprovdu livelli għoljin ta' sikurezza, sigurtà u kumdità abbord. Dawn joħolqu aktar kapaċità fuq it-toroq konġestjonati u n-netwerks ferrovjarji konvenzjonali, kif ukoll fl-ajruporti. Il-ferroviji ta' veloċità għolja jistgħu jsaħħu wkoll id-dinamiżmu soċjoekonomiku, kif ukoll jikkontribwixxu għar-riġenerazzjoni ta' żoni urbani żvantaġġati qrib l-istazzjonijiet.

22. Minkejja li r-relazzjoni mhix kompletament sempliċi[17], diversi korpi[18] kkonkludew li l-ferroviji ta’ veloċità għolja jġibu wkoll benefiċċji ambjentali minħabba li huma għandhom marka tal-karbonju li hi aktar baxxa minn ħafna mezzi oħra tat-trasport.

Is-setgħat tal-Kummissjoni huma limitati, u l-pjan tagħha li jiġi ttriplikat it-tul tan-netwerk ferrovjarju ta’ veloċità għolja mhuwiex probabbli li jintlaħaq

23. Il-pjan attwali fuq terminu twil tal-Kummissjoni, stabbilit fil-White Paper tal-2011 u fir-Regolament dwar is-CEF (il-Premessa Nru 11), li jiġi ttriplikat it-tul tal-linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja fl-UE sal-2030 (minn 9 700 km fl-2008[19] għal 30 750 km sal-2030) mhuwiex appoġġat minn analiżi kredibbli. Minħabba l-istat ta’ dejn tal-finanzi pubbliċi nazzjonali (il-gvernijiet tal-Istati Membri huma l-investituri prinċipali), ir-redditu limitat fuq dan l-investiment pubbliku, u l-ħin meħtieġ fil-prattika biex jiġi kkompletat investiment fil-ferroviji ta’ veloċità għolja, huwa ferm probabbli li l-għan li jiġi ttriplikat in-netwerk ferrovjarju ta’ veloċità għolja ma jintlaħaqx.

24. Ix-xogħol tal-awditjar tagħna jissuġġerixxi li l-ħin medju bejn il-bidu tax-xogħlijiet sal-bidu tal-operazzjonijiet huwa ta’ madwar 16-il sena (it-***Tabella 2***), anke jekk ma jitqiesx il-ħin meħtieġ għall-ippjanar inizjali. Dan huwa minnu anke jekk jiġu esklużi l-proġetti li jeħtieġu xogħlijiet twal u kbar ta’ tħaffir ta’ mini, bħall-Mina ta’ Bażi ta’ Brenner fuq il-medda bejn Munich u Verona.

---

17 L-emissjonijiet tas-CO_2 jiddependu fuq l-oriġini tal-elettriku użat, fuq ir-rati ta’ okkupanza tal-ferroviji u fuq kemm sostanzjalment jiġi attirat it-traffiku tat-triq u dak tal-ajru. Biex jiġi kkumpensat it-tniġġis ikkawżat mill-produzzjoni tal-enerġija elettrika użata mill-ferroviji ta’ veloċità għolja, kif ukoll il-fattur tat-tagħbija għoli fl-HSR, volum sinifikanti ta’ passiġġieri jridu jiġu attirati għal mezzi oħra ta’ trasport. Barra minn hekk, ħafna HSL jeħtieġu li tiġi riżervata l-art għalihom. Dawn jistgħu jaqsmu minn fuq żoni ta’ valur ambjentali, fejn il-linji jkollhom effett ta’ ostaklu, jipproduċu l-istorbju kif ukoll jkunu viżwalment intrużivi, u jistgħu jirrikjedu deċennji ta’ operazzjonijiet biex jiġi kkumpensat il-volum kbir ta’ emissjonijiet ikkawżati mill-kostruzzjoni tal-HSL.

18 Eż. l-Aġenzija Ewropea għall-Ambjent u l-UIC.

19 Iċ-ċifra kkwotata fil-WP tal-2011 hija dubjuża, billi d-*data* tagħna tindika li 9 067 km biss ta’ HSL kienu disponibbli sa tmiem l-2017.

<u>Tabella 2</u> - Valutazzjoni taż-żmien meħtieġ bejn l-ippjanar u l-operat

Linji ferrovjarji ta' veloċità għolja awditjati u l-medda bejn Munich u Verona	Bidu tal-ippjanar	Bidu tax-xogħol	Bidu tal-operat*	Snin li għaddew mill-bidu tal-ippjanar	Durata tax-xogħol, fi snin
Berlin - Munich	1991	1996	2017**	26	21
Stuttgart - Munich	1995	2010	2025*	30	15
Rhin - Rhône	1992	2006	2011	19	5
LGV Est Européenne	1992	2002	2016	24	14
Madrid - Barċellona – Fruntiera ta' Franza	1988	1997	2013	25	16
Eje Atlántico	1998	2001	2015	17	14
Madrid - León	1998	2001	2015	17	14
Madrid-Galicia	1998	2001	2019*	21	18
Milan - Venezja	1995	2003	2028*	33	25
Turin - Salerno	1987	1994	2009	22	15
Munich - Verona	1986	2003	2040*	54	37

* Mistenni.
** 52 km mhux qabel l-2018.
Sors: Il-QEA.

25. Ir-Regolament dwar it-TEN-T jistabbilixxi l-infrastruttura ewlenija li l-Ewropa jeħtieġ li tibni biex tappoġġa l-għanijiet tal-UE fir-rigward tal-mobbiltà sostenibbli. Dan jiddeskrivi liema investimenti fit-trasport għandhom jitlestew sal-2030 (in-netwerk ċentrali), u dawk li għandhom jitlestew sal-2050 (in-netwerk komprensiv). Skont l-istimi tal-Kummissjoni, biex jiġi kkompletat in-netwerk ċentrali se jkunu meħtieġa EUR 500 biljun, filwaqt li għan-netwerk komprensiv se jkunu meħtieġa EUR 1.5 triljun[20].

26. Il-Kummissjoni ma għandha ebda sehem fit-teħid ta' deċiżjonijiet, u la għandha għodod legali u lanqas setgħat biex tobbliga lill-Istati Membri sabiex jirrispettaw l-impenji li ħadu qabel biex jibnu l-linji ta' veloċità għolja meħtieġa biex jitlesta n-netwerk ċentrali. Hija ma għandha ebda rwol fit-teħid ta' deċiżjonijiet dwar konnessjonijiet transkonfinali bejn żewġ

---

[20] *Sors:* Il-Kummissjoni Ewropea, "Delivering TEN-T Facts & figures", Settembru 2017, u l-konklużjonijiet tal-Kunsill dwar il-progress tal-implimentazzjoni tan-Netwerk Trans-Ewropew tat-Trasport (TEN-T) u tal-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa għat-trasport, 15425/17, il-5 ta' Diċembru 2017.

Stati Membri jew aktar, minħabba li r-Regolament dwar is-CEF u dak dwar it-TEN-T[21] ma jipprevedux il-possibbiltà li l-Kummissjoni tinforza l-prijoritajiet stabbiliti mill-UE.

L-Istati Membri jippjanaw u jiddeċiedu dwar in-netwerks nazzjonali tagħhom, u dan iwassal għal sistema frammentata ta' netwerks ferrovjarji nazzjonali ta' veloċità għolja b'konnessjonijiet inadegwati

Il-kurituri transnazzjonali tal-UE mhumiex ta' prijorità

27. Għalkemm ir-Regolament dwar it-TEN-T jiddefinixxi fl-annessi tiegħu, fejn għandhom jinbnew il-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja, l-Istati Membri biss jistgħu jiddeċiedu jekk u meta eżattament dan se jseħħ. Huma jipprovdu wkoll ħafna mill-finanzjament meħtieġ, u huma biss huma responsabbli għall-implimentazzjoni tal-istadji kollha meħtieġa (l-istudji, il-permessi, ix-xogħlijiet ta' akkwist u ta' monitoraġġ, u s-superviżjoni tal-partijiet kollha involuti). L-***Anness IV*** jipprovdi l-indikaturi ewlenin tal-prestazzjoni għall-Istati Membri li aħna għażilna u żorna, li jenfasizzaw il-karatteristiċi differenti tan-netwerks nazzjonali tagħhom. Dawn l-indikaturi jindikaw li: Franza tinsab fuq quddiem fir-rigward tal-użu tal-linji ta' veloċità għolja (il-proporzjonijiet tal-kilometri tal-passiġġieri *per capita* u tal-kilometri tal-passiġġieri għal kull km ta' linji ta' veloċità għolja); Spanja għandha l-ogħla spiża tal-kostruzzjoni *per capita* (EUR 1 159) u l-ogħla kofinanzjament mill-UE għall-ferroviji ta' veloċità għolja *per capita* (EUR 305); u l-Italja għandha l-ogħla spejjeż tal-kostruzzjoni għal kull km *per capita* (EUR 0.46).

28. Fi Stat Membru, ħafna entitajiet għandhom rwol, u diversi fatturi u parametri huma kruċjali biex jiġi ddeterminat jekk il-kostruzzjoni għandhiex titkompla jew le skont il-pjanijiet inizjali. Pereżempju:

(i) il-proġett "Eurocaprail" għandu l-għan li joħloq konnessjoni bejn l-ibliet ta' Brussell, il-Lussemburgu u Strasburgu permezz ta' ferroviji ta' veloċità għolja, li bejn il-Lussemburgu u Brussell tieħu 90 minuta. Fil-laqgħa tiegħu, li ġiet organizzata f'Essen f'Diċembru 1994, il-Kunsill qies li dan il-proġett huwa wieħed mit-

[21] L-Artikolu 22 tar-Regolament dwar is-CEF, u l-Artikolu 38(3) tar-Regolament dwar it-TEN-T.

30 "prijorità ewlenija" fir-rigward tal-kostruzzjoni (ix-xogħlijiet kellhom jibdew mhux aktar tard mill-2010, u jitlestew sal-2020). Sal-2004, madankollu, ebda Stat Membru ma kien iqis li dan il-proġett kien prijorità nazzjonali. Minkejja li l-UE pprovdiet EUR 96.5 miljun biex ittejjeb il-linji ferrovjarji konvenzjonali, attwalment il-vjaġġi minn Brussell għal-Lussemburgu jieħdu sa 3 sigħat u 17-il minuta. Dan huwa aktar mid-doppju tal-objettiv stabbilit fl-2003, u l-vjaġġ idum kważi siegħa aktar milli kien fl-1980, meta l-istess distanza kienet tiġi koperta f'sagħtejn u 26 minuta. B'riżultat ta' dan, ħafna passiġġieri potenzjali sempliċiment jivvjaġġaw bit-triq;

(ii) Spanja investiet f'netwerk ferrovjarju ta' veloċità għolja ġdid. Biex tappoġġaha f'dan il-proġett, l-UE diġà investiet aktar minn EUR 14-il biljun fil-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja Spanjoli mill-1994 'il hawn. Tradizzjonalment, il-ferroviji fi Spanja kienu użaw gejġ tal-linji li kien usa' mill-bqija tal-Ewropa, iżda fil-biċċa l-kbira, in-netwerk ta' veloċità għolja Spanjol juża gejġ tal-linji standard bħalma jintuża fil-bqija tal-UE. Madankollu, tlieta mil-linji awditjati (l-Eje Atlántico; parti mil-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja Madrid – Galicia; u l-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja Madrid – Extremadura), għadhom jużaw il-gejġ tal-linji usa' tradizzjonali. Dan iħalli impatt fuq il-prestazzjoni: il-veloċità operattiva massima hija limitata għal 250 km/h (ferm inqas mill-veloċità operattiva massima ta' 300 km/h għall-operazzjonijiet ta' veloċità għolja fi Spanja), u s-servizzi jiġu pprovduti jew b'materjal bir-roti b'gejġ tal-linji wiesa', jew b'ferroviji speċifiċi b'gejġ tal-linji varjabbli. Dawn il-ferroviji jeħtieġu "apparat li jbiddel il-gejġ tal-linji": fi Spanja kien hemm 20 minn dan it-tip ta' apparat f'Jannar 2017. Dawn l-apparati li jbiddlu l-gejġ tal-linji jiswew sa EUR 8 miljun kull wieħed, u l-UE pprovdiet kofinanzjament ta' EUR 5.4 miljun biex tappoġġa l-kostruzzjoni tagħhom.

29. Minkejja li ġew iffirmati ftehimiet internazzjonali li jikkonfermaw ir-rieda politika li jiġu stabbiliti konnessjonijiet, u minkejja li hemm disponibbli inċentiv ta' kofinanzjament ta' 40 % taħt ir-Regolament dwar is-CEF, l-Istati Membri mhux se jibnu linji ferrovjarji ta' veloċità għolja jekk dawn ma jitqisux li huma ta' prijorità nazzjonali, anke jekk ikunu jinsabu fuq kuritur transnazzjonali u jkunu qed jikkompletaw in-netwerk ċentrali. Ir-rapport tal-

evalwazzjoni ta' nofs it-terminu tal-Kummissjoni dwar is-CEF ikkonferma din l-osservazzjoni[22].

30. Dan jillimita l-valur miżjud tal-kofinanzjament mill-UE minħabba li l-konnessjonijiet transkonfinali jiġġeneraw l-ogħla valur miżjud tal-UE. Barra minn hekk, il-fatt li jkun hemm konnessjonijiet neqsin li ma jkunux inbnew fil-ħin, jista' jwassal għal spejjeż kbar għas-soċjetà[23].

Il-Kummissjoni ma għandha ebda setgħa biex tinforza l-proġetti transkonfinali

31. Il-proġetti kbar relatati mal-ferroviji ta' veloċità għolja transkonfinali jeħtieġu attenzjoni partikolari mill-UE. Dawn jeħtieġu li x-xogħlijiet ikunu kkoordinati mill-qrib, biex l-outputs tal-proġetti jkunu lesti għall-użu fuq skeda simili u jkunu konnessi man-netwerks domestiċi fuq iż-żewġ naħat tal-fruntiera.

32. Attwalment, il-Kummissjoni ma għandhiex l-istrumenti meħtieġa biex tintervjeni b'mod effettiv jekk dewmien fuq naħa waħda tal-fruntiera jfixkel l-użu f'waqtu tal-infrastruttura ferrovjarja ta' veloċità għolja mibnija fuq in-naħa l-oħra tal-fruntiera. Barra minn hekk, il-partijiet ikkonċernati kollha għandhom bosta possibbiltajiet biex jopponu x-xogħlijiet, u jistgħu jikkawżaw dewmien, jew saħansitra jwaqqfu l-proġetti li jkun sar qbil dwarhom preċedentement.

---

[22] "Il-baġits nazzjonali qatt ma huma se jagħtu prijorità għolja biżżejjed lil investimenti transkonfinali f'bosta pajjiżi biex jarmaw is-Suq Uniku bl-infrastruttura meħtieġa." *Sors:* Ir-Rapport tal-Kummissjoni lill-Parlament Ewropew, lill-Kunsill, lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew u lill-Kumitat tar-Reġjuni dwar l-evalwazzjoni ta' nofs it-terminu tal-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa (CEF), SWD(2018) 44 final, COM(2018) 66 final tal-14.2.2018, p. 6.

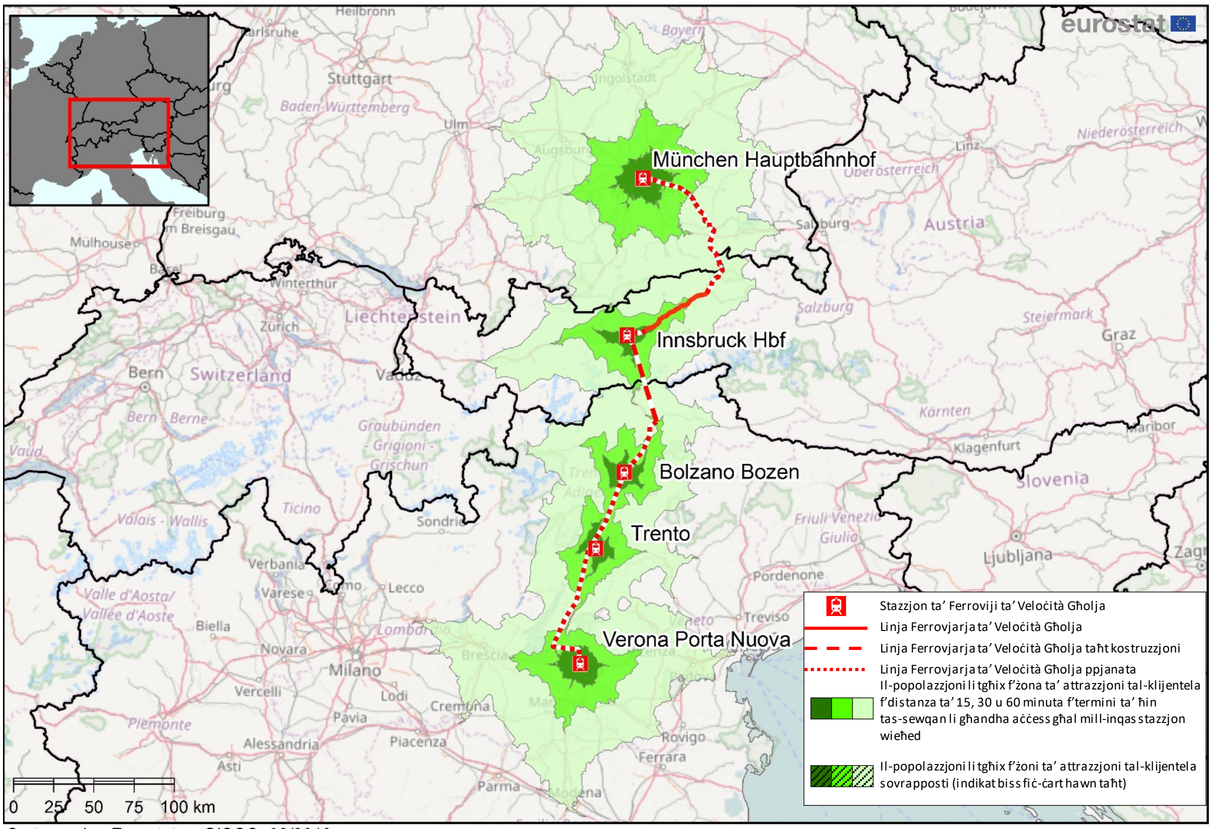
[23] L-istudju mwettaq fl-2015 "Cost of non-completion of the TEN-T" (Spejjeż relatati man-nuqqas ta' kkompletar tat-TEN-T) wera li, jekk l-Istati Membri u l-partijiet ikkonċernati l-oħra jonqsu milli jimplimentaw in-netwerk ċentrali fil-ħin, bħala l-element ewlieni tal-politika l-ġdida dwar it-TEN-T, il-"prezz" li l-ekonomija tal-UE trid tħallas ikun jinvolvi r-rinunzja ta' tkabbir potenzjali tal-PDG ta' 1.8 % u n-nuqqas ta' materjalizzazzjoni ta' 10 miljun fi snin ta' xogħol ta' impjiegi. *Sors*: Fraunhofer ISI, Rapport Finali tal-15.6.2015, p. 14

33. Ġew innutati bosta eżempji fejn l-outputs iġġenerati fi Stat Membru mhux se jkunu effettivi għal mill-inqas żewġ deċennji oħra, minħabba li x-xogħlijiet ma ġewx ikkompletati fi Stat Membru tal-viċinat (ara l-***Kaxxa 1***).

Kaxxa 1 – Netwerks nazzjonali b'konnessjonijiet inadegwati, u l-impatt tagħhom

1. Il-medda bejn Munich u Verona, u l-Mina ta' Bażi ta' Brenner (BBT): il-prijoritajiet tal-kostruzzjoni u l-perjodi ta' żmien diverġenti bejn l-Awstrija, l-Italja u l-Ġermanja rriżultaw fi frammentazzjoni ta' kapaċitajiet differenti u ta' konġestjonijiet potenzjali fuq il-kuritur kollu bejn l-Iskandinavja u l-Mediterran għal mill-inqas sal-2040.

Biex jitnaqqas l-għadd ta' trakkijiet li jaqsmu l-Alpi kuljum, l-UE ilha mill-1986 tinvesti fil-BBT, parti mill-medda "Munich – Verona"[24]. L-Awstrija u l-Italja bnew din il-mina permezz tal-kofinanzjament mill-UE ta' EUR 1.58 biljun.



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Sors: Il-QEA u l-Eurostat.

[24] Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE - Asse Ferroviario Monaco – Verona; Elaborazione tecnica del progetto, Rapporto 2002; Eisenbahnachse München – Verona - Technische Aufbereitung, 2002.

Ix-xogħlijiet fuq il-mina fl-Awstrija u fl-Italja se jiġu kkompletati fl-2027, iżda l-attivitajiet ta' kostruzzjoni fuq ir-rotta ta' aċċess fit-Tramuntana, li fil-biċċa l-kbira tinsab fil-Ġermanja, mexjin bil-mod. Ir-rotta għadha lanqas biss ġiet imfassla, u mhux se tkun ikkompletata qabel l-2035 (l-Awstrija), jew saħansitra qabel l-2040 (il-Ġermanja). Għall-kuntrarju tal-Awstrija u l-Italja, il-Ġermanja ftit li xejn hija interessata f'destinazzjonijiet bħal Innsbruck jew Verona, minħabba li dawn il-pajjiżi ma għandhomx rwol ewlieni fir-rigward tat-traffiku ta' kuljum għax-xogħol. B'riżultat ta' dan, il-Ġermanja ma għamlitx il-kostruzzjoni tar-rotta ta' aċċess fit-Tramuntana prijorità, minkejja li din ir-rotta tikkontribwixxi għall-għan li jiġi stabbilit netwerk ċentrali sal-2030. Dan ifisser li jrid jgħaddi aktar minn nofs seklu qabel l-investimenti jkunu jistgħu jiġu effettivament użati, u li aktar minn EUR 1.5 biljun se jibqgħu fil-biċċa l-kbira ineffettivi għal aktar minn żewġ deċennji.

2. Il-konnessjoni bejn il-Portugall u Spanja (Extremadura)

Il-konnessjoni ferrovjarja ta' veloċità għolja kienet ippjanata li tgħaqqad lil Lisbona ma' Madrid. Madankollu, din tqieset li kienet għalja wisq fi żminijiet ta' dejn pubbliku għoli. Minkejja li l-Portugall diġà ngħata kofinanzjament mill-UE ta' EUR 43 miljun biex jiffinanzja studji u xogħlijiet ta' tħejjija, għad ma hemm ebda konnessjoni ferrovjarja transkonfinali ta' veloċità għolja disponibbli. Il-linja ferrovjarja konvenzjonali tieqaf f'Evora. Fiż-żmien meta twettaq l-awditu, ix-xogħlijiet fuq in-naħa Portugiża kienu nbdew, filwaqt li dawk fuq il-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja fuq in-naħa Spanjola kienu waqfu madwar sitt kilometri 'l bogħod mill-fruntiera, kif indikat bil-vleġġa fl-***Istampa 1***.

<u>Stampa 1</u> - Konnessjoni nieqsa fil-qsim tal-fruntiera fuq il-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja bejn Madrid u Lisbona

Sors: © Ferropedia, Inserco ingenieros.

34. Minkejja li l-qafas ta' politika kien partikolarment immirat lejn l-ikkompletar tan-netwerk ċentrali sal-2030[25], għad hemm ħafna dgħufijiet politiċi li jridu jiġu indirizzati. Pereżempju, meta vvalutajna x-xogħlijiet transkonfinali għall-Mina ta' Bażi ta' Brenner (BBT), aħna osservajna dawn l-elementi li ġejjin:

(i) L-akkwist huwa problema ewlenija għall-proġetti TEN-T transkonfinali: la hemm linji gwida dwar kif għandhom jitnaqqsu r-riskji proċedurali inerenti, u lanqas qafas legali uniku għall-proġetti transkonfinali; id-dokumenti relatati mal-akkwist, il-kuntratti u s-sistemi kontabilistiċi jvarjaw, u jiġu mfassla f'lingwi differenti għal xogħlijiet fuq it-territorju Awstrijak u Taljan; il-proċeduri għas-soluzzjoni tat-tilwim mhumiex l-istess.

(ii) Ma hemmx proċeduri simplifikati li jiffaċilitaw u jaċċelleraw l-implimentazzjoni (eż. "punti uniċi ta' servizz", kif diġà ssuġġeriet il-Qorti fir-Rapport Speċjali

[25] L-Artikolu 38(3) tar-Regolament (UE) Nru 1315/2013.

Nru 23/2016[26]); ma hemmx korp uniku li jissimplifika l-formalitajiet fuq iż-żewġ naħat tal-fruntiera (eż. jista' jkun hemm leġiżlazzjonijiet ambjentali differenti li japplikaw għall-kostruzzjoni tal-ferroviji; u r-risposta legali għat-talbiet tal-partijiet ikkonċernati tista' tvarja).

35. Billi l-biċċa l-kbira minn dawn il-kostruzzjonijiet huma appoġġati minn ftehimiet internazzjonali bejn l-Istati Membri kkonċernati u l-UE, u billi l-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja jinsabu fuq kurituri internazzjonali, il-progress tax-xogħlijiet jiġi ssorveljat mill-koordinaturi tal-UE fil-livell tal-kurituri u eżaminat fil-"forums tal-kurituri". Dawn il-koordinaturi għandhom fehma privileġġata dwar x'jiffunzjona jew le tul il-kuritur (u huma jirrappurtaw regolarment dwar it-tibdil meħtieġ[27]), għalkemm ma għandhomx setgħa legali.

36. Minbarra n-nuqqas ta' koordinazzjoni fir-rigward tal-implimentazzjoni transkonfinali, hemm għadd ta' aspetti oħra li huma nieqsa: (i) ma hemmx "entitajiet ta' kuritur uniku" għall-monitoraġġ tar-riżultati u tal-impatti fuq bażi fit-tul għall-investimenti ferrovjarji ta' veloċità għolja futuri; (ii) ma hemmx preskrizzjoni għal-limitazzjoni tal-kwantità u d-durata tal-azzjonijiet legali jew amministrattivi, u ebda entità unika għas-smigħ tal-appelli; u (iii) il-valutazzjoni tal-progress tax-xogħlijiet fuq kuritur hija bbażata fuq indikaturi ewlenin tal-prestazzjoni komuni li għadhom ibbażati fuq l-output[28]. Kif diġà ddikjarat il-Qorti fir-rapport speċjali tagħha dwar it-trasport marittimu[29], il-monitoraġġ tal-proġetti tal-INEA jiffoka fuq il-kostruzzjoni *per se* (l-outputs) u la jkopri r-riżultati u lanqas l-użu tal-linji. Għalhekk, ir-riżultati u l-impatti ma jiġux ivvalutati, u ebda korp uniku ma għandu fehma dwar jekk il-

---

[26] Ir-Rapport Speċjali Nru 23/2016 "It-trasport marittimu fl-UE: f'baħar ta' inkwiet – sar ħafna investiment li la huwa effettiv u lanqas sostenibbli". Ara b'mod partikolari r-rakkomandazzjoni 2(a).

[27] Eż. f'rapporti komuni regolari dwar il-progress tax-xogħlijiet.

[28] Il-KPIs għall-proġetti relatati mal-infrastruttura ferrovjarja: grad ta' elettrifikazzjoni tan-netwerk; il-gejġ tal-linji ta' 1 435 mm; l-implimentazzjoni tal-ERTMS (u, għall-proġetti dwar it-trasport ferrovjarju tal-merkanzija, il-veloċità tal-linja (≥ 100 km/h), it-tagħbija fuq il-fus (≥ 22.5 t) u t-tul tal-ferrovija (740 m)).

[29] Ir-Rapport Speċjali Nru 23/2016 "It-trasport marittimu fl-UE: f'baħar ta' inkwiet – sar ħafna investiment li la huwa effettiv u lanqas sostenibbli". Ara b'mod partikolari l-paragrafi 80 u 81.

proġetti kkofinanzjati mill-UE dwar il-kurituri tan-netwerk ċentrali laħqux xi objettivi bbażati fuq ir-riżultati.

It-teħid ta' deċiżjonijiet mhuwiex ibbażat fuq analiżijiet affidabbli tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji

Il-"veloċità għolja ħafna" mhix meħtieġa kullimkien

37. L-infrastruttura ferrovjarja ta' veloċità għolja hija għalja: bħala medja, il-linji li awditjajna jiswew EUR 25 miljun għal kull km (jekk ma jitqisux il-proġetti tat-tħaffir tal-mini li huma aktar għalja), u l-ispejjeż kumplessivi għall-BBT jammontaw għal EUR 145 miljun għal kull km. Maż-żmien l-ispejjeż qed jiżdiedu: l-aktar kostruzzjonijiet reċenti (Milan-Venezja u Stuttgart-Munich) jindikaw valuri li jaqbżu l-EUR 40 miljun għal kull km minħabba l-iskarsezza tal-art, il-qsim ta' nodi urbani, il-vjadotti u t-tħaffir estensiv ta' mini. Madankollu, l-ispejjeż jistgħu jkunu aktar baxxi u ftit li xejn jista' jkollhom impatt fuq l-operazzjonijiet ferrovjarji.

38. Il-veloċitajiet għoljin huma b'mod ċar karatteristika importanti tal-ferroviji ta' veloċità għolja[30]: dan huwa l-fattur li jippermetti li huma jikkompetu mal-ivvjaġġar bl-ajru u li jibbilanċja l-faċilità tal-użu ta' vettura privata għall-aħħar ftit mili tal-vjaġġ. Madankollu, il-prestazzjoni tas-sistema ferrovjarja ta' veloċità għolja ma tiġix determinata biss mill-veloċità teoretika massima li tista' tintlaħaq fuq linja, iżda wkoll mill-veloċità reali li jesperjenzaw il-vjaġġaturi. Għalhekk, aħna analizzajna r-"rendiment tal-veloċità" fuq il-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja awditjati, billi ffukajna fuq il-ħinijiet totali tal-ivvjaġġar u fuq il-veloċitajiet medji.

---

[30] Fl-Iżvizzera qed jittieħed approċċ kontrastanti: il-prijorità qed tingħata lill-puntwalità u r-regolarità tas-servizz, iċ-ċarezza tal-informazzjoni li tingħata lill-klijenti u s-servizzi tal-passiġġieri u mhux lill-veloċità.

39. L-investiment fil-linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja huwa ġġustifikat biss jekk jistgħu jinkisbu rendimenti għoljin tal-veloċità: aktar ma tkun kbira l-bażi tal-popolazzjoni (id-domanda futura) u aktar ma jkun hemm elastiċità fil-ħin tal-ivvjaġġar[31] u fir-rendiment tal-veloċità, akbar ikunu l-benefiċċji tal-iżvilupp ta’ linja ferrovjarja ta’ veloċità għolja.

40. Din l-analiżi tar-rendimenti tal-veloċità fuq il-linji li awditjajna (l-***Anness V***) indikat li, bħala medja, tul il-kors tal-linja, il-ferroviji jaħdmu biss b’madwar 45 % tal-veloċità pproġettata tal-linja. Żewġ linji ferrovjarji biss joperaw b’veloċitajiet medji ta’ aktar minn 200 km/h, u ebda waħda ma topera b’veloċità medja ta’ aktar minn 250 km/h. L-inqas rendiment tal-veloċità fuq linja ferrovjarja ta’ veloċità għolja kkompletata huwa dak ta’ bejn Madrid u León (39 % tal-veloċità pproġettata). Is-sezzjoni transkonfinali Figueres-Perpignan ukoll taħdem biss b’36 % tal-veloċità pproġettata tagħha, minħabba li tadatta għat-traffiku mħallat. Il-veloċità medja li tkun ferm taħt il-veloċità pproġettata tindika li t-titjib fil-linji ferrovjarji konvenzjonali kien ikun biżżejjed biex jintlaħqu l-objettivi stabbiliti, bi spiża ħafna aktar baxxa, u tqajjem dubji dwar il-ġestjoni finanzjarja tajba.

41. Għalhekk, huwa meħtieġ approċċ ta’ każ b’każ biex jiġi deċiż jekk hix meħtieġa linja ferrovjarja li tkun kompletament ta’ veloċità għolja ħafna. Din id-deċiżjoni hija importanti, billi l-ispejjeż tal-kostruzzjoni jkunu ogħla meta l-veloċitajiet pproġettati jkunu ogħla. Il-linji b’veloċitajiet massimi sa 160 km/h huma mill-inqas 5 % orħos biex jinbnew mil-linji b’veloċitajiet li jkunu ogħla minn dak il-limitu. Dan għaliex il-binarji fuq il-linji ferrovjarji ta’ veloċità ogħla jeħtieġ li jkunu aktar ’il bogħod minn xulxin. Sa 160 km/h, id-distanza standard hija ta’ erba’ metri; għal veloċità li tkun ogħla, id-distanza tal-linji meħtieġa hija ta’ mill-inqas 4.5 metri. Dan ifisser li l-mini jeħtieġ li jkunu usa’ u dan jinvolvu spejjeż aktar għaljin.

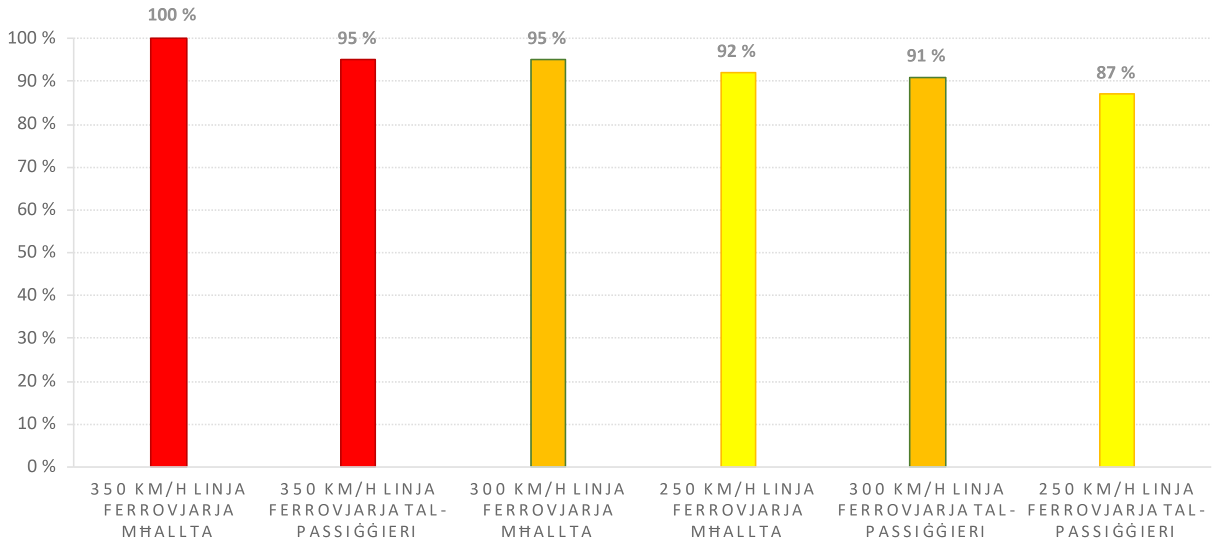
---

[31] Dan huwa relatat mar-rieda tal-passiġġieri potenzjali li jibdlu l-imġiba tagħhom b’rispons għall-bidliet fil-ħin tal-ivvjaġġar: livell għoli ta’ elastiċità tal-ħinijiet tal-ivvjaġġar jindika li l-passiġġieri huma relattivament lesti li jagħżlu t-trasport bil-ferroviji jekk ikun hemm titjib fil-ħinijiet tal-ivvjaġġar.

42. Minbarra dan, l-ispiża ta’ linja ferrovjarja ta’ veloċità għolja “mħallta” (traffiku kkombinat ta’ passiġġieri u merkanzija) hija ogħla meta mqabbla ma’ dik li tkun għall-passiġġieri biss, billi l-gradjenti u r-raġġi tal-kurvi jagħmlu l-allinjamenti tal-kuritur anqas flessibbli, u normalment, dawn jeħtieġu aktar art. L-ispejjeż tal-manutenzjoni għal-linji ferrovjarji mħallta wkoll se jkunu ogħla, minħabba li l-infrastruttura tintuża b’mod aktar intensiv.

43. Il-linji tat-traffiku mħallta huma aktar għaljin mil-linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja li jkunu għall-passiġġieri biss. L-istudju indika li din id-diffferenza hija sa 5 %, u sa 13 % jekk il-linja tal-passiġġieri biss tkun limitata għal veloċità ta’ 250 km/h (il-***Figura 5***).

Figura 5 - Differenzi fl-ispejjeż tal-kostruzzjoni tal-linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja



Sors: L-Istudju RAVE tal-2009 tal-5.8.2009 tal-Università ta' Lisbona; tqabbil ta’ linja ferrovjarja ta’ veloċità għolja mħallta ta’ 350 km/h (linja bażi ta' 100).

44. L-għażla tal-aktar alternattiva xierqa tista' tiffranka miljuni ta' euro. Pereżempju, fuq il-medda bejn Munich u Verona, qed tinbena linja ferrovjarja ta’ veloċità għolja fuq is-sezzjoni awditjata tal-Mina ta' Bażi ta' Brenner. Din mhix iġġustifikata mid-*data* relatata mal-veloċità*:* attwalment hemm 13-il waqfa fuq il-linja ferrovjarja konvenzjonali bejn Munich u Verona b’ħin ta’ waqfien ta’ 41 minuta fl-istazzjonijiet (12.6 % tal-ħin totali tal-ivvjaġġar). Fil-preżent, il-vjaġġ minn Munich sa Verona għall-passiġġieri jieħu 5 sigħat u 24 minuta. Anke jekk il-ħin tal-ivvjaġġar jonqos għal madwar 3.5 sigħat ladarba tiġi kkompletata l-linja ferrovjarja ta’

veloċità għolja ta' Brenner, il-veloċità medja fuq din il-linja xorta se tkun biss ta' 115 km/h, li hija baxxa wisq biex tipprovdi argument konvinċenti favur il-bini ta’ linja li tkun kompletament ta’ veloċità għolja.

Il-kontrolli tal-kosteffiċjenza huma rari

45. L-infrastruttura ferrovjarja ta’ veloċità għolja hija aktar għalja mill-ferroviji konvenzjonali, kemm fir-rigward tal-kostruzzjoni kif ukoll tal-manutenzjoni. F’ċirkostanzi partikolari, madankollu, is-servizzi ferrovjarji ta’ veloċità għolja ħafna, li joperaw bi 300 km/h jew aktar, jistgħu jipprovdu ffrankar addizzjonali limitat fil-ħin tal-ivvjaġġar, meta mqabbel mal-ferroviji li jaħdmu fuq linji konvenzjonali mtejba. Għalhekk, jenħtieġ li tiġi kkunsidrata wkoll l-għażla li jsir titjib fil-linji ferrovjarji konvenzjonali eżistenti biex jiżdiedu l-veloċitajiet, aktar milli tinbena linja ferrovjarja ta’ veloċità għolja ħafna, billi din tista’ tirriżulta f’iffrankar sinifikanti tal-ispejjeż.

46. Fl-Italja u fil-Ġermanja teżisti prattika tajba: il-proġetti li għalihom tkun diġà tnediet fażi ta’ tħejjija jew ikunu rriżultaw obbligi legali jiġu vvalutati mill-ġdid qabel kull fażi ġdida ta’ programmazzjoni biex jiġi vverifikat li l-karatteristiċi tagħhom għadhom jindirizzaw il-ħtiġijiet attwali. Dan il-proċess ta’ analiżi tal-proġetti jenfasizza kif l-għażliet tat-tfassil iwasslu għal iffrankar sostanzjali b’impatt limitat fuq il-prestazzjoni. Pereżempju, l-analiżi tal-proġett imwettqa għas-sezzjoni Venezia-Trieste kkonkludiet li konfigurazzjoni differenti tal-linja tista’ twassal għal iffrankar ta’ EUR 5.7 biljun, iżda żżid biss 10 minuti mal-ħin tal-vjaġġ, jiġifieri ffrankar ta’ EUR 570 miljun għal kull minuta addizzjonali ta’ ħin tal-ivvjaġġar (it-***Tabella 3***).

Tabella 3 - Tqabbil tal-ispejjeż bejn il-ferroviji ta’ veloċità għolja u dawk konvenzjonali: Venezja – Trieste

Konfigurazzjoni tat-tfassil	Veloċità pproġettata *(km/h)*	Spiża *(biljun EUR)*	Ħin tal-ivvjaġġar *(min)*	Iffrankar *(miljun EUR/min)*
Linja ġdida ta’ veloċità għolja ta’ 300 km/h	300	7.5	55	570
Linja konvenzjonali mtejba	200	1.8	65	

Sors: Il-QEA.

47. Din il-prattika applikata fl-Italja u fil-Ġermanja ma tintużax fl-Istati Membri l-oħra li żorna: tiġi biss ivvalutata l-kostruzzjoni proposta ta' linja ferrovjarja ta' veloċità għolja, u ma ssir ebda kunsiderazzjoni dwar jekk hux effettivament meħtieġ li sezzjoni, jew saħansitra l-linja kollha kemm hi, tkun adatta għas-servizzi ferrovjarji ta' veloċità għolja ħafna, jew jekk it-titjib fil-linja konvenzjonali jissodisfax ukoll l-objettivi tal-proġett speċifiku.

48. Analizzajna wkoll il-kostefficjenza billi vvalutajna r-relazzjoni bejn l-ispejjeż tal-investiment u l-ħin reali ffrankat fuq il-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja awditjati (it-***Tabella 4***). L-analiżi tagħna turi li l-ispiża għal kull minuta ffrankata, bħala medja, tammonta għal EUR 90 miljun għal kull minuta ta' ħin tal-ivvjaġġar iffrankata, b'valuri li jvarjaw minn EUR 34.5 miljun (fuq il-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja Eje Atlántico) għal EUR 369 miljun (fuq il-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja Stuttgart-Munich).

Tabella 4 - L-ispiża tal-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja awditjata għal kull km u għal kull minuta ffrankata

Linja ferrovjarja awditjata	Tul *(km)*	Spiża totali *(miljun EUR)*	Ħin tal-ivvjaġġar iffrankat *(minuti)*	Spiża għal kull minuta ffrankata *(miljun EUR)*
Berlin-Munich	671	14 682	140	104.87
Stuttgart-Munich	267	13 273	36	368.69
Rhin-Rhône	138	2 588	75	34.51
LGV Est Européenne	406	6 712	130	51.63
Madrid- Barċellona - Fruntiera ta' Franza	797	12 109	305	39.70
Eje Atlántico	165	2 596	75	34.61
Madrid-Galicia	549	7 684*	110	69.85
Madrid-León	345	5 415	95	57.00
Milan - Venezja	273	11 856	49	241.96
Turin-Salerno	1 007	32 169	192	167.55
Total/medja	**4 618****	**109 084**	**1 207**	**90.38**

* L-analiżi tal-istima tal-ispejjeż għal-linja kollha kemm hi, u l-ħin tal-ivvjaġġar jinkludu t-trikkib ta' 133 km tal-HSL bejn Madrid u León (bl-esklużjoni tal-mina ta' Guadarrama).
** Il-medda bejn Munich u Verona, li hija twila 445 km, iżżid it-total ta' km ta' linji awditjati għal 5 063 km.
Sors: Il-QEA.

L-analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji ma jintużawx bħala għodda għat-teħid ta' deċiżjonijiet fl-Istati Membri

49. Billi l-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja huma investimenti għaljin, huwa kruċjali li l-ispejjeż u l-benefiċċji l-kbar kollha jiġu analizzati b'mod korrett bil-quddiem qabel jiġi deċiż jekk dawn għandhomx jinbnew jew le. Meta jintużaw b'mod korrett, l-analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji (ASB) jippermettu li jiġi vvalutat ir-redditu soċjali fuq l-investiment ta' proġett, u kemm dan huwa mixtieq mis-soċjetà u utli qabel ma tittieħed xi deċiżjoni. Biex tiġi sostnuta deċiżjoni pożittiva, jinħtieġu kontribuzzjonijiet netti għas-servizzi soċjali (eż. permezz ta' proporzjonijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji li jkunu ogħla minn 1, jiġifieri fejn il-benefiċċji jkunu ogħla mill-ispejjeż) taħt varjetà wiesgħa ta' xenarji tad-domanda (eż. żieda għolja bi tqabbil ma' żieda baxxa fit-traffiku) u tal-provvista (eż. kostruzzjoni ta' linji ferrovjarji ta' veloċità għolja bi tqabbil ma' titjib tal-linji konvenzjonali).

50. Il-Qorti talbet lil espert estern biex jagħmel analiżi komparattiva tad-diversi ASB marbuta mal-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja awditjati. L-espert ikkonkluda li l-ASB ġeneralment jintużaw biss bħala pass amministrattiv obbligatorju, aktar milli bħala għodda għat-teħid ta' deċiżjonijiet aħjar u għall-inklużjoni tal-partijiet ikkonċernati. Sibna li dawn l-eżempji li ġejjin huma partikolarment notevoli.

(i) ASB b'valur ekonomiku attwali nett negattiv ġiet aċċettata għall-kofinanzjament mill-UE tal-proġett Nru 2007-FR-24070-P (li jikkonċerna s-Sezzjoni tal-Lvant tal-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja Rhin – Rhône) fi Franza. Fil-każ ta' proġett ieħor relatat mal-ferroviji ta' veloċità għolja fi Franza (il-proġett Nru 2010-FR-92204-P, li jikkonċerna t-titjib tal-linja eżistenti bejn Mulhouse u l-fruntiera biex il-ferroviji ta' veloċità għolja u l-Intercity Express ikunu jistgħu joperaw) ma kienet saret ebda ASB, iżda l-proġett xorta rċieva l-finanzjament mill-UE.

(ii) Ma saret ebda ASB meta ttieħdet id-deċiżjoni li jinbnew is-sezzjonijiet Halle/Leipzig–Erfurt–Ebensfeld u Stuttgart-Wendlingen-Ulm fil-Ġermanja. Id-deċiżjoni li jinbnew dawn is-sezzjonijiet kienet politika, u l-ASB saret biss fi stadju aktar tard (*ex post*) biex tintwera l-profitabbiltà soċjoekonomika.

(iii) Il-biċċa l-kbira mill-istudji fi Spanja, irrispettivament mir-reġjun u mill-karatteristiċi tal-proġett, urew riżultati simili ħafna u proporzjon relattivament baxx bejn il-benefiċċji u l-ispejjeż (ta' madwar 1). Fir-realtà, xi proġetti għandhom biss possibbiltà limitata ta' vijabbiltà mill-perspettiva soċjali tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji (pereżempju, is-sezzjoni ferrovjarja ta' veloċità għolja "Venta de Baños – León" ma kinitx vijabbli mill-perspettiva soċjoekonomika f'diversi xenarji ta' sensittività), iżda xorta waħda qed jinbnew.

(iv) Mill-2007 'l hawn, ma sar ebda aġġornament tal-ASB relatata mal-assi ta' Brenner. Fl-analiżi tal-2007, il-fattur tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji kien ta' 1.9. Sadanittant, l-ippjanar u l-kostruzzjoni tal-proġett tal-Mina ta' Bażi ta' Brenner kien diġà ddewwem b'madwar ħdax-il sena: inizjalment dan kien mistenni li jiġi kkompletat sal-2016, iżda issa mhux mistenni li jkun lest qabel l-2027. L-aktar *data* reċenti tiżvela li l-ispiża prevista għall-mina se tkun ta' madwar EUR 9.3 biljun (jekk titqies ir-rata tal-inflazzjoni). Bejn l-istimi preliminari tal-2002 u l-istima tal-2013, l-ispejjeż żdiedu b'46 % (minn EUR 5.9 biljun għal EUR 8.6 biljun), u t-traffiku tal-merkanzija issa huwa mistenni li jonqos. Dawn il-fatturi jnaqqsu bil-qawwi l-proporzjon bejn il-benefiċċji u l-ispejjeż, u jagħmlu d-*data* tal-ASB tal-2007 dwar l-għadd ta' passiġġieri u t-traffiku tal-merkanzija mhux realistika. Dan l-aspett ma ġiex ikkontestat mill-INEA, li qed timmaniġġja din il-kwistjoni f'isem il-Kummissjoni.

51. Għas-sejħiet għal proposti tas-CEF għall-2015, l-INEA introduċiet valutazzjoni speċifika tal-ispejjeż u l-benefiċċji qabel ma qablet li tipprovdi appoġġ taħt is-CEF. Aħna nqisu li dan se jgħin biex isir titjib fil-kwalità tat-teħid ta' deċiżjonijiet minn qabel. Madankollu, l-INEA (kif ukoll l-Awtoritajiet Maniġerjali fil-każ ta' infiq tal-politika ta' koeżjoni taħt ġestjoni konġunta) attwalment mhix qed tivvaluta l-ispiża għal kull minuta ffrankata, jew l-ispiża tat-titjib tal-linja ferrovjarja konvenzjonali eżistenti bħala alternattiva għal-linja ta' veloċità għolja l-ġdida proposta, qabel ma taqbel li tonfoq il-kofinanzjament mill-UE.

L-ispejjeż ogħla milli ppjanat, id-dewmien fil-kostruzzjoni u fil-bidu tal-operat: in-norma minflok l-eċċezzjoni

52. Il-baġit tal-UE mhuwiex soġġett għall-ispejjeż li kienu ogħla milli ppjanat għall-investimenti fil-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja, billi l-ammont ikkofinanzjat huwa limitat għall-ammont maqbul fil-bidu. Minkejja li l-ispejjeż li jkunu ogħla milli ppjanat jiġu koperti mill-baġits nazzjonali, aħna vvalutajna l-firxa ta' dawn l-ispejjeż u tad-dewmien, kemm fil-livell tal-proġetti kif ukoll f'dak tal-linja ferrovjarja. Fuq il-bażi tad-*data* li għandna għad-dispożizzjoni tagħna, aħna nistmaw li l-ispejjeż li kienu ogħla milli ppjanat aggregati huma ta' EUR 5.7 biljun fil-livell tal-proġetti, u ta' EUR 25.1 biljun fil-livell tal-linja ferrovjarja (44 % u 78 %, rispettivament).

53. Tlieta mit-30 proġett ivvalutati kellhom spejjeż sinifikanti li kienu ogħla milli ppjanat ta' aktar minn 20 % tal-istimi inizjali u dawk tal-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja kollha awditjati kienu aktar minn 25 % (it-***Tabella 5***). Il-linji ferrovjarji tal-Ġermanja kellhom l-ogħla spejjeż milli ppjanat: l-ispejjeż tal-linja ferrovjarja bejn Stuttgart u Munich laħqu is-622.1 %.

Tabella 5 - Stampa ġenerali tal-ispejjeż għal kull km u tqabbil mal-istimi

Linja ferrovjarja awditjata	Tul totali *(km)*	Spiża totali *(miljun EUR)***	Spiża stmata inizjali *(miljun EUR)*	Spiża reali li kienet ogħla milli ppjanat *(%)*	Spiża inizjali tal-kostruzzjoni għal kull km *(miljun EUR)*	Spiża finali tal-ikkompletar għal kull km *(miljun EUR)*
Berlin-Munich	671	14 682	8 337	76.1 %	12.4	21.9
Stuttgart-Munich	267	13 273	1 838	622.1 %	6.9	49.7
Rhin-Rhône	138	2 588	2 053	26.1 %	14.9	18.8
LGV Est Européenne	406	6 712	5 238	28.1 %	12.9	16.5
Madrid-Barċellona-Fruntiera ta' Franza	797	12 109	8 740	38.5 %	11.0	15.2
Eje Atlántico	165	2 596	2 055	26.3 %	12.5	15.7
Madrid-León	345	5 415	4 062	33.3 %	11.8	15.7
Madrid-Galicia*	416***	5 714***	m/a	m/a	m/a	13.7***
Turin-Salerno*	1 007	32 169	m/a	m/a	m/a	31.9
Milan-Venezja*	273	11 856	m/a	m/a	m/a	43.4

*Ebda stima tal-ispejjeż ma hi disponibbli fil-livell tal-linji ferrovjarji, għalhekk mhuwiex possibbli li jiġu stmati l-ispejjeż potenzjali li kienu ogħla milli ppjanat.
**Fil-mument tal-awditu u anke għal-linji mhux ikkompletati: Stuttgart-Munich, Madrid-Galicia u Milan-Venezja.

***Ikkalkulata fuq il-medda Medina del Campo-Galicia u għalhekk teskludi l-133 km ta' trikkib mal-linja ta' veloċità għolja Madrid-León.
Sors: Il-QEA. Iċ-ċifri kollha huma espressi f'termini nominali.

54. Id-dewmien fil-livell tal-proġetti wkoll kien sinifikanti: 8 mit-30 proġett li awditjajna kienu ddewmu b'mill-inqas sena, u nofs il-linji ferrovjarji (5 linji mill-10 li ġew awditjati) kellhom dewmien ta' aktar minn 10 snin. Huwa previst li l-linja bejn Milan u Venezja se jkollha l-itwal dewmien meta mqabbel mal-istimi inizjali (18-il sena).

55. L-ogħla spiża milli kienet ippjanata ta' proġett kienet ta' 83 %, għall-istazzjon "Stuttgart 21" (l-***Istampa 2***), li rċieva EUR 726.6 miljun f'għotjiet mill-UE.

Stampa 2 - Xogħlijiet ta' kostruzzjoni fuq l-istazzjon Stuttgart 21

Sors: Il-QEA.

56. Għal dan il-proġett, minħabba l-istimi mhux realistiċi tal-ispejjeż inizjali għat-tħaffir ta' mina fiċ-ċentru tal-belt fejn il-popolazzjoni hija densa, u għall-valutazzjonijiet insuffiċjenti tal-aspetti ġeoloġiċi u ambjentali relatati mal-wirt kulturali tal-komunità lokali, l-ispejjeż tal-kostruzzjoni żdiedu b'mod sinifikanti. L-ispejjeż totali tal-kostruzzjoni ta' EUR 4.5 biljun stmati fl-2003 żdiedu għal EUR 6.5 biljun fl-2013 u għal EUR 8.2 biljun (l-istima l-aktar reċenti disponibbli f'Jannar 2018). Dan ifisser li hemm differenza ta' EUR 3.7 biljun mill-ftehim

oriġinali. Sa issa, is-sħab kollha tal-finanzjament irrifjutaw li jkopru aktar mill-ispejjeż stabbiliti fil-ftehim ta' finanzjament oriġinali.

57. Minbarra dan, se jkun hemm dewmien sinifikanti fl-ikkompletar tax-xogħlijiet għal dan l-istazzjon, billi oriġinarjament kien ippjanat li x-xogħlijiet tal-kostruzzjoni jitlestew sal-2008. Il-bidu diġà kien ġie pospost mill-2001 għall-2009, u l-istimi attwali huma li x-xogħlijiet se jitlestew sal-2025.

58. Fl-aħħar nett, għal 18-il proġett[32], aħna vvalutajna wkoll il-ħin meħtieġ biex il-linji ferrovjarji jibdew realment joperaw, ladarba x-xogħlijiet ikkofinanzjati mill-UE jkunu ġew ikkompletati. Għal sitt proġetti, l-operazzjonijiet bdew mhux aktar tard minn xahar wara t-tmiem tax-xogħlijiet ta' kostruzzjoni. Għal żewġ proġetti, il-bidu tal-operat kien iddewwem b'madwar sena; għal sitt proġetti, id-dewmien kien ta' sentejn; għal ieħor, id-dewmien kien ta' erba' snin; filwaqt li żewġ proġetti fil-Ġermanja se jiddewmu bi tmien snin (dawn il-proġetti tlestew sa tmiem l-2015, u attwalment huwa stmat li l-linja ferrovjarja mhux se tkun qed topera qabel it-tmiem tal-2023). F'każ ieħor (il-linja ferrovjarja transkonfinali Figueres – Perpignan bejn Spanja u Franza), minkejja li l-linja kienet kollha lesta, din setgħet biss tintuża 22 xahar wara peress li ma kinitx konnessa mal-bqija tan-netwerk miż-żewġ naħat.

Il-fehma ta' ċittadin: valutazzjoni reali tal-ħinijiet tal-ivvjaġġar, il-prezzijiet u l-konnessjonijiet, is-servizzi tal-passiġġieri u l-istazzjonijiet u ż-żona ta' attrazzjoni tal-klijentela tagħhom

Il-ħinijiet tal-ivvjaġġar u l-prezzijiet tal-biljetti, huma fatturi importanti għas-suċċess

59. Aħna eżaminajna l-kompetittività tal-ferroviji ta' veloċità għolja billi staqsejna lil aġent tal-ivvjaġġar biex iwettaq riċerka dwar l-irħas prezzijiet ta' biljett bir-ritorn, il-ħinijiet tal-ivvjaġġar u l-għadd ta' konnessjonijiet fi ġranet partikolari, kemm għall-profili ta' passiġġieri li jivvjaġaw għal xogħol kif ukoll għal dawk li jivvjaġaw għal turiżmu fuq il-linji awditjati. Is-

---

[32] Mit-30 proġett awditjati kien hemm 11 li jew għadhom għaddejjin jew ma ġewx implimentati b'mod xieraq, u dan wassal għal diżimpenji sinifikanti tal-finanzjament mill-UE. Għal proġett wieħed ikkompletat, id-data tal-bidu tal-operat ma ġietx stabbilita fil-mument tal-awditu.

sommarju tal-metodoloġija tagħna u d-*data* rilevanti jinsabu fl-***Anness VI***. Dan ippermettilna nikkalkulaw il-prezzijiet medji għal kull kilometru u għal kull minuta ta’ vvjaġġar.

60. Il-prezzijiet tal-biljetti jistgħu jvarjaw ħafna (eż. skont il-ħin tal-ġurnata, u d-disponibbiltà ta’ offerti speċjali). Madankollu, dan ix-xogħol twettaq fuq skala suffiċjenti (inġabret *data* relatata ma’ aktar minn 5 000 vjaġġ bir-ritorn) biex inkunu nistgħu nivvalutaw b’mod realistiku l-alternattivi tal-ivvjaġġar bejn iż-żewġ punti ta’ oriġini u ta’ destinazzjoni fuq il-linji ferrovjarji awditjati. Minn din l-analiżi ħarġu dawn l-elementi li ġejjin.

(i) Fir-rigward tal-veloċità: Il-ferroviji ta’ veloċità għolja spiss huma ferm aktar rapidi (fuq medja ta’ bejn 30 % sa 50 % tal-ħin tal-ivvjaġġar) minn dawk konvenzjonali. L-ivvjaġġar bl-ajru (mit-tlugħ sal-inżul) huwa aktar rapidu minn dak bil-ferroviji ta’ veloċità għolja. Madankollu, fil-valutazzjoni tal-ħin reali totali tal-ivvjaġġar minn ċentru ta’ belt għal ċentru ta’ belt oħra, inkluż l-ivvjaġġar lejn l-ajruport u l-proċeduri tal-imbarkazzjoni, il-ferroviji ta’ veloċità għolja spiss huma kompetittivi.

(ii) Fir-rigward tal-prezzijiet tal-biljetti: Il-ferroviji ta’ veloċità għolja spiss huma ferm orħos mill-ivvjaġġar bl-ajru. Ir-riżervazzjonijiet fl-aħħar minuta għaż-żewġ mezzi tat-trasport huma aktar għaljin minn biljetti li jiġu riżervati minn qabel. Fil-Ġermanja, il-prezzijiet tal-biljetti fuq il-linja ferrovjarja ta’ veloċità għolja bejn Stuttgart u Munich huma aktar baxxi minn dawk ta’ ferroviji konvenzjonali.

(iii) L-għadd ta’ servizzi ferrovjarji ta’ veloċità għolja offruti jvarja b’mod konsiderevoli matul is-sena. Id-disponibbiltà tal-konnessjonijiet hija importanti: xi linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja għandhom għadd kbir ta’ konnessjonijiet (eż. 50 sa 60 kuljum fil-Ġermanja), filwaqt li tnejn mill-erba’ linji awditjati fi Spanja (Madrid-Santiago u Madrid-León) u ż-żewġ linji Franċiżi awditjati kellhom tassew ftit konnessjonijiet.

(iv) Xi wħud mir-rotot awditjati mhumiex prattikabbli permezz ta’ ferroviji konvenzjonali; pereżempju, l-ivvjaġġar minn Ruma għal Turin bil-ferrovija konvenzjonali jieħu aktar minn 20 siegħa. Il-ferroviji ta’ veloċità għolja jieħdu nofs il-ħin, u l-ivvjaġġar bl-ajru jdum għaxar darbiet anqas. Is-sitwazzjoni fuq il-linja ferrovjarja minn Madrid għal Santiago hija simili.

(v) L-aktar konnessjonijiet ta' suċċess f'termini ta' utenti li jivvjaġġaw minħabba xogħol (eż. Madrid-Barċellona; Turin-Ruma; Pariġi-Strasburgu) huma wkoll l-aktar għaljin. B'mod ġenerali, il-ferroviji ta' veloċità għolja fi Franza huma dawk li jiswew l-aktar għal kull kilometru ta' vvjaġġar (kemm għall-vjaġġi minħabba xogħol kif ukoll għal dawk ta' divertiment).

61. Biex jiġi vvalutat kemm verament il-ferroviji ta' veloċità għolja huma kompetittivi, ġew analizzati l-ħin tal-ivvjaġġar totali minn ċentru ta' belt għal ċentru ta' belt oħra u l-prezzijiet tal-alternattivi disponibbli. Aħna rfinajna aktar l-analiżi tad-*data* tagħna għal erba' linji, u kkalkulajna ċ-ċifri rilevanti, billi qabbilna l-ferroviji ta' veloċità għolja ma' dawk konvenzjonali, kif ukoll mat-trasport bl-ajru u dak bit-triq, biex b'hekk inkludejna l-ispiża tal-karozzi privati u tal-kowċijiet fuq distanzi twal[33] (it-***Tabella 6***).

Tabella 6 - Analiżi tal-ivvjaġġar minn bieb sa bieb fuq linji ferrovjarji ta' veloċità għolja magħżula

	MADRID, Puerta del Sol - BARĊELLONA, Plaça de Catalunya		**RUMA, Piazza del Campidoglio - MILAN, Piazza del Duomo**		**BERLIN, Potsdamer Platz - MUNICH, Marienplatz**		**PARIĠI, Place de la Concorde - STRASBURGU, Place du Château**	
Distanza	607-698 km		572-661 km		587-654 km		466-548 km	
Mezz ta' trasport	Ħin	Prezz *(EUR)*	Ħin	Prezz *(EUR)*	Ħin	Prezz *(EUR)*	Ħin	Prezz *(EUR)*
Karozza	10:40-18:20	138-190	10:40-18:40	180	10:00-16:40	95-142	8:40-12:20	44-79
Trasport bl-ajru	6:30-8:00	227-253	6:30-7:00	140	6:30-8:00	146	M/A	M/A
Kowċ	16:20-18:00	36-49	15:00-21:00	40	17:00-23:00	45-79	13:00-22:40	33-55
Linji ferrovjarji konvenzjonali	11:30-12:00	124-128	9:00-23:00	61-103	M/A	M/A	M/A	M/A
Ferroviji ta' veloċità għolja	6:00-8:20	159-181	6:50-9:00	23-205	8:30-10:30	66	5:10-5:30	158-165

Sors: Il-QEA.

---

33 Mil-liberalizzazzjoni reċenti tas-suq, is-servizzi bil-kowċ kellhom rati ta' tkabbir impressjonanti f'ħafna Stati Membri. Pereżempju, fil-Ġermanja, l-għadd tal-passiġġieri żdied minn tliet miljuni fl-2012 għal 25 miljun fl-2015 (Sors: "*Les autocars et le marché voyageurs longue distance: vers un jeu perdant-perdant?*", Prof. Yves Crozet, l-Università ta' Lyon, 2015).

62. L-analiżi "minn ċentru ta' belt għal ċentru ta' belt" żvelat dawn l-elementi li ġejjin:

(i) Bejn Madrid u Barċellona, il-konnessjoni ferrovjarja ta' veloċità għolja hija l-aktar għażla ta' vvjaġġar veloċi: anke l-ivvjaġġar bl-ajru jdum aktar minn bieb sa bieb, u huwa aktar għali. Dan jispjega għalfejn il-ferroviji ta' veloċità għolja żiedu b'mod konsiderevoli s-sehem mis-suq tagħhom fuq din il-linja fis-snin reċenti. Fil-fatt, mill-ftuħ tagħhom fl-2008 'l hawn, ir-ripartizzjoni modali bejn l-ivvjaġġar bl-ajru u bil-ferroviji nbidlet minn 85:15 għal 38:62 fl-2016. Din l-analiżi tista' tintuża biex tivvaluta s-suċċess tal-operazzjonijiet ferrovjarji ta' veloċità għolja u tkejjel il-livell ta' sostenibbiltà tal-investimenti li saru.

(ii) Bejn Ruma u Milan, l-ivvjaġġar bl-ajru u l-ferroviji ta' veloċità għolja wkoll jinsabu fuq quddiem f'termini tal-ħin tal-ivvjaġġar. L-għadd ta' ferroviji żdied u l-prezzijiet tal-biljetti naqsu matul iż-żmien. Għalhekk, is-sehem mis-suq tal-ferroviji ta' veloċità għolja qed jiżdied aktar matul iż-żmien, għad-detriment ukoll ta' ferroviji konvenzjonali fuq distanzi twila.

(iii) Il-vjaġġ minn Berlin għal Munich jista' jsir bil-ferroviji konvenzjonali, iżda dan jinvolvi ħafna tibdil. L-ivvjaġġar bl-ajru huwa l-aktar veloċi, iżda jiswa ħafna flus. Il-ferroviji ta' veloċità għolja huma t-tieni alternattiva l-aktar veloċi u rħisa. Filwaqt li l-ivvjaġġar bil-kowċ huwa l-irħas, il-ħin tal-vjaġġ huwa dissważiv.

(iv) Minn Pariġi għal Strasburgu, ma hemmx konnessjonijiet bl-ajru jew bil-ferroviji konvenzjonali diretti. Il-ferroviji ta' veloċità għolja għandhom l-aktar ħin totali tal-ivvjaġġar rapidu, iżda l-prezzijiet tal-biljetti huma ferm ogħla mill-ivvjaġġar bil-karozza jew bil-kowċ.

63. Il-konklużjoni kumplessiva tagħna hija li kemm il-ħin totali tal-ivvjaġġar kif ukoll il-livell tal-prezzijiet huma fatturi importanti għas-suċċess. Flimkien ma' servizz li jkun effettivament regolari (ferroviji frekwenti li jitilqu u jaslu fil-ħin), dawn il-fatturi jistgħu jikkontribwixxu biex isaħħu l-operazzjonijiet ferrovjarji ta' veloċità għolja tal-futur.

Jeħtieġ li jkun hemm aktar titjib fil-ħruġ tal-biljetti ferrovjarji, u fil-monitoraġġ tad-*data* tas-servizzi tal-passiġġieri

64. Ir-riċerka ppubblikata dwar il-ferroviji ta' veloċità għolja[34] tissuġġerixxi li l-flessibbiltà fil-ħruġ tal-biljetti u l-puntwalità jtejbu l-kompetittività intermodali u jippromwovu s-suċċess sostenibbli. Dawn jistgħu jiġu żviluppati aktar.

65. Is-sistema għall-ħruġ tal-biljetti ferrovjarji ma tipparagunax tajjeb ma' dik tal-industrija tal-linji tal-ajru. Pereżempju, is-soluzzjonijiet ta' biljetti elettroniċi uniċi, bħal dawk li jippermettu r-riżervazzjonijiet ta' vjaġġi li jkunu jinvolvu aktar minn operatur wieħed jew dawk transkonfinali, huma ferm aktar faċli għall-ivvjaġġar bl-ajru milli bil-ferroviji. Minbarra dan, kważi ma hemm ebda magna tat-tiftix disponibbli għall-vjaġġi li jikkombinaw l-ivvjaġġar bl-ajru u dak bil-ferroviji ta' veloċità għolja.

66. Il-Kummissjoni bdiet tiġbor *data* relatata mas-servizz u indikaturi dwar l-iżviluppi fl-użu tan-netwerks ferrovjarji, u dwar l-evoluzzjoni tal-kundizzjonijiet ta' qafas permezz tal-pjattaforma tagħha tal-Iskema ta' Monitoraġġ tas-Suq Ferrovjarju (RMMS). Madankollu, din id-*data* sa issa kienet inkonsistenti, billi l-istandards komuni ma ġewx applikati b'mod komprensiv sa tmiem l-2017. Barra minn hekk, attwalment inġabar biss sett limitat ta' *data* fir-rigward ta' ferroviji ta' veloċità għolja għall-kuntrarju ta' ferroviji konvenzjonali; din tkopri l-oqsma relatati mal-imposti tal-infrastruttura, l-allokazzjoni tal-kapaċità, l-investimenti fl-infrastruttura, u l-obbligi ta' servizz pubbliku li jkopru l-ferroviji ta' veloċità għolja.

67. Sal-2017, ma kienx hemm definizzjonijiet komuni maqbula dwar il-puntwalità. Għalhekk, id-*data* dwar il-puntwalità tvarja bil-kbir fl-UE. L-operaturi ferrovjarji huma obbligati li jinkludu r-rapporti dwar il-puntwalità u s-sodisfazzjon tal-klijenti fid-database tal-ERADIS kif meħtieġ mill-Artikolu 28(2) tar-Regolament (KE) Nru 1371/2007 iżda, billi ma hemmx metodoloġija komuni jew qafas standardizzat għal dawn ir-rapporti, dawn mhumiex faċli biex jintużaw u ma jipprovdux lill-vjaġġaturi stampa ġenerali ċara tas-sitwazzjoni. Il-

[34] *Sors:* L-Iskola ta' Firenze għar-Regolazzjoni, "Low-cost air and high-speed rail: an untapped potential for complementarity?" (It-Trasport bl-arju bi prezz baxx u l-ferroviji ta' veloċità għolja: potenzjal mhux sfruttat għall-komplementarjetà?), Marzu 2014.

Kummissjoni kkummissjonat stħarriġiet tal-Ewrobarometru biex timmonitorja kemm il-passiġġieri huma sodisfatti bis-servizzi ferrovjarji. L-aħħar stħarriġ ġie ppubblikat fl-2013, u r-rapport ta' segwitu huwa mistenni li jiġi ppubblikat lejn tmiem Ġunju 2018. Għad irid isir progress sinifikanti fil-monitoraġġ ta' dawn il-kwistjonijiet fil-livell tal-UE.

L-għadd u l-post tal-istazzjonijiet huma żewġ aspetti importanti

68. Huwa essenzjali li jkun hemm għadd xieraq ta' stazzjonijiet għas-suċċess tal-linja ferrovjarja u għas-sostenibbiltà operazzjonali tagħha[35]. Jekk il-linja ferrovjarja jkollha ftit wisq waqfiet intermedji jew ma jkollha xejn, il-veloċità kumplessiva bejn l-oriġini u d-destinazzjoni tkun għolja, u l-kompetittività ma' mezzi oħra ta' trasport tkun ottimali; madankollu, dan huwa ta' detriment għas-sostenibbiltà, billi jonqos l-għadd ta' passiġġieri potenzjali li jgħixu tul il-linja u li jistgħu jużawha. Għall-kuntrarju, jekk ikun hemm aktar waqfiet fuq il-linja, il-veloċità medja tagħha tkun aktar baxxa, u l-kompetittività ma' mezzi oħra ta' trasport tiġi kompromessa, iżda aktar passiġġieri jkunu jistgħu jużawha, u dan iżid l-introjtu mill-biljetti.

69. Aħna analizzajna l-għadd ta' waqfiet fuq il-linji ferrovjarji awditjati u l-impatt li jirriżulta fuq il-ħinijiet tal-ivvjaġġar u fuq il-kompetittività tas-servizzi fuq il-linja, kif ukoll l-aċċessibbiltà, il-konnettività u l-effetti ta' riġenerazzjoni tagħhom. L-informazzjoni kompluta u d-*data* ewlenija kollha relatati ma' din l-analiżi tal-istazzjonijiet tinsab fl-***<u>Anness VII</u>***.

70. Id-*data* mill-iskedi ta' żmien uffiċjali turi li kull waqfa intermedja testendi l-ħin tal-ivvjaġġar totali b'medja ta' minn 4 sa 12-il minuta[36], u tnaqqas il-veloċità medja minn 3 sa

---

[35] Ara wkoll: Il-Qorti tal-Awditjar Franċiża, ir-Rapport Speċjali tal-2014: "*LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE: UN MODÈLE PORTÉ AU-DELÀ DE SA PERTINENCE*", u r-Rapport pubbliku annwali tal-2013 dwar l-LGV Est-Européenne "*La participation des collectivités territoriales au financement de la LGV-EST: des contreparties coûteuses, une gare de trop*".

[36] Eż. il-linja ferrovjarja diretta Madrid – Barċellona tieħu 150 min., filwaqt li l-ferroviji li jieqfu wkoll f'Guadalajara jew f'Calatayud, Zaragoza, Lleida u Camp de Tarragona jieħdu 190 min.

16-il km/h[37]. L-għadd ta' stazzjonijiet ivarja minn 4 (LGV Rhin-Rhône) sa 15 (fuq il-linja ferrovjarja Berlin-Munich) u d-distanzi bejniethom ivarjaw bil-kbir (l-itwal distanza bejn żewġ stazzjonijiet fuq l-istess linja ta' veloċità għolja hija ta' 253 km; l-iqsar hija ta' 26 km). Fuq il-linji awditjati joperaw diversi tipi ta' servizzi [38] (pereżempju, fuq il-linja Madrid-Barċellona, xi ferroviji joperaw servizz bla waqfien fuq tul ta' 621 km, filwaqt li ferroviji oħra fuq il-linja jservu wkoll stazzjonijiet intermedji, bi frekwenza li tvarja). L-akbar differenza fil-ħin bejn l-aktar servizzi ferrovjarji diretti u dawk inqas diretti hija ta' 72 minuta (fuq il-linja ferrovjarja Berlin-Munich).

71. Għall-valutazzjoni tal-għadd potenzjali ta' utenti ta' linja ferrovjarja ta' veloċità għolja, fl-awditjar eżaminajna wkoll iż-żoni ta' attrazzjoni tal-klijentela ta' kull waħda mill-10 linji ferrovjarji ta' veloċità għolja u 4 linji ferrovjarji transkonfinali[39]. Xi stazzjonijiet ma jkollhomx għad biżżejjed ta' passiġġieri fiż-żoni ta' attrazzjoni tal-klijentela immedjati tagħhom, u jinsabu qrib wisq ta' xulxin. Dan il-fatt inaqqas l-effettività kumplessiva tas-servizzi ferrovjarji ta' veloċità għolja, minħabba li jridu jieqfu ħafna drabi mingħajr ma jilħqu ħafna passiġġieri ġodda, jew jagħmel il-ġestjoni ta' kuljum tal-ferroviji wisq ikkumplikata biex jiġi żgurat li l-bażi ta' utenti tkun aċċettabbli.

72. L-***Anness VIII*** fih ir-riżultati kumplessivi u d-*data* ewlenija dwar l-istazzjonijiet tal-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja kollha awditjati. Pereżempju, kif jidher fil-***Figura 6***, minkejja li l-linja Madrid-Barċellona-Fruntiera ta' Franza għandha żona ta' attrazzjoni tal-klijentela kbira ħafna (li tispjega s-suċċess tagħha), iż-żona ta' attrazzjoni tal-klijentela ta' xi stazzjonijiet fuq il-linja (eż. Guadalajara-Yebes jew Calatayud) hija estremament żgħira. Minħabba l-għadd limitat ħafna ta' persuni li jgħixu fiż-żona ta' attrazzjoni tal-klijentela fi ħdan raġġ ta' 15-il minuta, hemm raġuni biex wieħed jiddubita l-kosteffiċjenza u l-effettività biex jinżammu

---

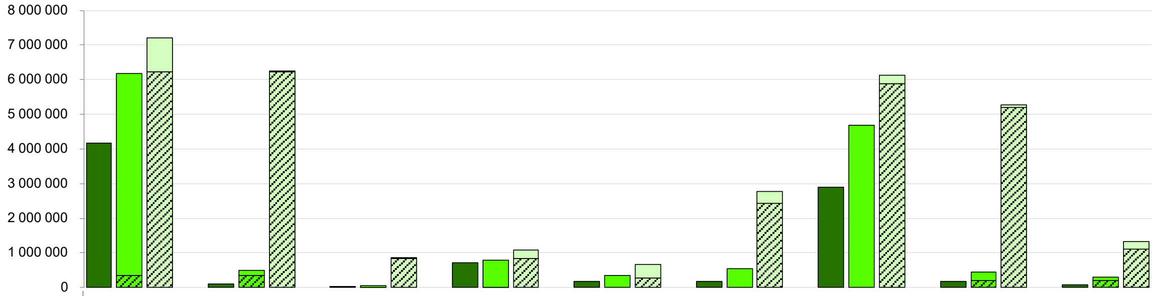
[37] Eż. il-linja ferrovjarja diretta Madrid – Barċellona tivvjaġġa b'medja ta' 268 km/h, filwaqt li l-ferroviji li jieqfu wkoll f'Guadalajara jew f'Calatayud, Zaragoza, Lleida u Camp de Tarragona jivvjaġġaw biss b'medja ta' 211 km/h.

[38] Ħlief għal-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja Milan-Venezja u l-Eje Atlantico, fejn is-servizzi ferrovjarji ta' veloċità għolja kollha tal-passiġġieri jsegwu l-istess xejra ta' waqfien.

[39] Ara wkoll ir-Rapport Speċjali Nru 21/2014, il-paragrafu 53 *et seq.*, fejn użajna teknika simili.

dawn l-istazzjonijiet bħala waqfiet fuq il-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja (it-trikkib ta' 100 % taż-żona ta' attrazzjoni tal-klijentela ta' 60 minuta għall-istazzjon ta' Guadalajara huwa minħabba l-prossimità tiegħu għal Madrid).

<u>Figura 6</u> - Analiżi tal-istazzjonijiet tal-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja Madrid-Barċellona-Fruntiera ta' Franza



Żona ta' attrazzjoni tal-klijentela	Madrid Puerta de Atocha	Guadalajara-Yebes	Calatayud	Zaragoza-Delicias	Lleida - Pirineus	Camp de Tarragona	Barcelona Sants	Girona	Figueres Vilafant
15-il minuta	4 159 000	93 000	28 000	709 000	180 000	179 000	2 901 000	176 000	74 000
30 minuta	6 176 000	501 000	58 000	799 000	338 000	541 000	4 683 000	441 000	306 000
60 minuta	7 197 000	6 263 000	872 000	1 096 000	660 000	2 767 000	6 136 000	5 263 000	1 325 000
- trikkib	6 239 000	6 240 000	848 000	851 000	277 000	2 440 000	5 879 000	5 194 000	1 121 000
- trikkib f'%	**87%**	**100%**	**97%**	**78%**	**42%**	**88%**	**96%**	**99%**	**85%**

Sors: Il-QEA u l-Eurostat.

73. Filwaqt li l-pjan tal-Kummissjoni huwa li toħloq konnessjoni bejn l-ajruporti kollha tan-netwerk ċentrali u n-netwerk ferrovjarju sal-2050, preferibbilment permezz ta' ferroviji ta' veloċità għolja, huma biss ftit l-istazzjonijiet ta' ferroviji ta' veloċità għolja li attwalment għandhom konnessjoni ta' veloċità għolja diretta ma' ajruport. Il-ferroviji ta' veloċità għolja u t-trasport bl-ajru jistgħu jkunu komplementari (billi jwasslu l-passiġġieri lejn l-ajruport, il-ferroviji ta' veloċità għolja jistgħu jkabbru ż-żona ta' attrazzjoni tal-klijentela tal-ajruport, u l-passiġġieri tat-trasport bl-ajru jistgħu jiddeċiedu li jużaw ajruport partikolari minħabba l-fatt li jsibu konnessjoni ferrovjarja ta' veloċità għolja li tiffunzjona mingħajr xkiel wara l-inżul). Madankollu, aħna sibna li huwa kkumplikat għall-passiġġieri biex jikkombinaw il-ferroviji ta' veloċità għolja mal-ivvjaġġar bl-ajru. Pereżempju, minkejja li l-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja bejn Madrid u Barċellona tgħaddi qrib l-aktar żewġ ajruporti frekwentati ta' Spanja (Madrid-Barajas u Barcelona-El Prat, li ntużaw minn 50.4 miljun u 44.2 miljun passiġġier

rispettivament fl-2016[40]), ma hemm ebda pjan biex dawn jiġu konnessi permezz ta' servizzi ta' veloċità għolja man-netwerks ferrovjarji ta' veloċità għolja[41].

74. Biex ikunu ta' suċċess u kompetittivi, l-istazzjonijiet ta' ferroviji ta' veloċità għolja jenħtieġ li jkunu f'postijiet tajba.

(i) Jenħtieġ li dawn ikunu faċilment aċċessibbli għall-vjaġġaturi b'ħafna mezzi ta' trasport, inkluż bil-mixi u bir-rota, u joffru faċilitajiet tat-trasport pubbliku adatti u spazji għall-parkeġġ bi prezzijiet affordabbli.

(ii) Jenħtieġ li joffru bosta konnessjonijiet ferrovjarji ta' veloċità għolja li jiffunzjonaw tajjeb, kif ukoll għadd suffiċjenti ta' ferroviji matul il-ġurnata kollha.

(iii) Jenħtieġ li jikkontribwixxu għall-attività ekonomika fiż-żona tal-madwar (l-effett ta' "riġenerazzjoni" jew ta' "urbanizzazzjoni mill-ġdid").

75. Aħna analizzajna l-aċċessibbiltà, il-konnettività u l-effetti tar-riġenerazzjoni ta' 18-il stazzjon ta' ferroviji ta' veloċità għolja (tnejn għal kull linja awditjata). L-informazzjoni kompluta, inkluż il-kriterji kwantitattivi użati, tinsab fl-***Anness IX***. L-analiżi tagħna tindika li jista' jsir titjib fl-aċċess għal 14-il stazzjon. Pereżempju, l-istazzjon ta' Meuse TGV (l-***Istampa 3***) fuq l-LGV Est-Européenne mhuwiex faċilment aċċessibbli: kif turi l-vleġġa, l-istazzjon jinsab f'post iżolat fil-kampanja. L-uniċi mezzi biex jintlaħaq l-istazzjon huma ftit karozzi tal-linja lokali, u parkeġġ żgħir għall-karozzi privati.

---

[40] Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos Españoles, Aena 2016.

[41] Attwalment jinsabu għaddejjin studju tal-fattibbiltà għal konnessjoni ferrovjarja ta' veloċità għolja għal Madrid-Barajas u studju informattiv li jikkonċerna l-adattament tal-istazzjon tal-ajruport għas-servizzi ta' veloċità għolja, bl-użu tal-kofinanzjament tas-CEF, bħala parti mill-proġett 2015-ES-TM-0173-S.

<u>Stampa 3</u> - L-istazzjon Meuse TGV

Sors: Il-QEA.

76. Sibna wkoll li d-daqs ta’ seba’ stazzjonijiet mhuwiex xieraq: erbgħa kienu kbar wisq, u tlieta kienu żgħar wisq għall-ammont ta’ passiġġieri. Erba’ stazzjonijiet ma kinux jipprovdu servizzi ġenerali lill-pubbliku. Ħames stazzjonijiet ma kinux konnessi tajjeb, filwaqt li sebgħa oħra setgħu jibbenefikaw minn titjib fil-konnessjonijiet.

77. Fl-analiżi tagħna tat-tibdil li sar matul iż-żmien (pereżempju, fis-suq tax-xogħol, is-suq immobiljari, u l-għadd ta’ negozji attirati u l-impjiegi maħluqa), ma rajna ebda effett ċar ta’ riġenerazzjoni fi 15 mit-18-il stazzjon fuq il-linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja awditjati. Il-ftuħ tal-istazzjon Belfort-Montbéliard fuq il-linja ferrovjarja Rhin-Rhône kien inkoraġġixxa l-ftuħ ta’ ħwienet u lukanda fil-viċinanzi, u ppermetta r-rilokazzjoni ta’ sptar reġjonali. F’żewġ każijiet oħra, ix-xogħlijiet ta’ titjib fl-istazzjonijiet – marbuta mal-wasla tas-servizzi ferrovjarji ta’ veloċità għolja – ħolqu konnessjonijiet aktar faċli bejn il-postijiet tal-viċinat li preċedentement kienu separati bil-linji ferrovjarji. Dan jindika li l-linji ferrovjarji ta’ veloċità

għolja jistgħu jakkumpanjaw u jappoġġaw it-titjib ekonomiku li diġà kien inbeda u li kien antiċipat mir-reġjun, iżda huma biss mhumiex se jikkawżaw boom ekonomiku lokali[42].

Is-sostenibbiltà tal-ferroviji ta' veloċità għolja: l-effettività tal-kofinanzjament mill-UE tinsab f'riskju

78. Biex il-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja tkun ta' suċċess u l-investiment sostenibbli, jenħtieġ li tkun tista' ġġorr ammont kbir ta' passiġġieri. Aħna vvalutajna dan l-element b'żewġ modi: billi wettaqna valutazzjoni komparattiva tal-għadd ta' passiġġieri ttrasportati matul iż-żmien, u billi analizzajna l-għadd ta' persuni li jgħixu fiż-żona ta' attrazzjoni tal-klijentela tul il-linja ferrovjarja.

Analiżi tad-*data* tal-passiġġieri: tlieta minn seba' linji ferrovjarji ta' veloċità għolja kkompletati jittrasportaw anqas passiġġieri mill-parametru referenzjarju ta' disa' miljun fis-sena

79. Skont il-parametru referenzjarju li jirriżulta minn sorsi akkademiċi u istituzzjonali, jenħtieġ li idealment il-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja tittrasporta disa' miljun passiġġier, jew mill-inqas sitt miljuni fis-sena tal-ftuħ biex tkun ta' suċċess[43]. Fl-2016, kienu biss tliet linji li fir-realtà ttrasportaw aktar minn disa' miljun passiġġier fis-sena (Madrid-Barċellona, Turin-Salerno u LGV Est-Européenne). Fuq tlieta minn seba' linji ferrovjarji ta' veloċità għolja kkompletati li awditjajna (Eje Atlántico, Rhin-Rhône u Madrid-León), l-ammont ta' passiġġieri

---

[42] L-istudju ta' riċerka "Retour sur les effets économiques du TGV. Les effets structurants sont un mythe" wasal għal konklużjonijiet simili. Sors: Prof. Y. Crozet: https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01094554/document.

[43] Iċ-ċifra ta' 9 miljun passiġġier tidher fi:
(i) "In what circumstances is investment in HSR worthwhile?" (F'liema ċirkustanzi l-investiment fl-HSR huwa siewi?), De Rus, Gines, u Nash, C.A., Munich Personal RePEc Archive (MPRA), Diċembru 2007, kif ukoll fi
(ii) il-"Guide to Cost Benefit Analysis of Investment Projects" (Gwida għall-Analiżi tal-Ispejjeż imqabbla mal-Benefiċċji ta' Proġetti ta' Investiment) tal-Kummissjoni Ewropea, 2008, p. 84 (dan il-parametru referenzjarju tal-ASB tal-Kummissjoni tneħħa mill-aħħar edizzjoni tagħha tal-2014).

ttrasportati kien ħafna aktar baxx[44]. L-ispiża tal-infrastruttura ta' dawn il-linji kienet ta' EUR 10.6 biljun, li għalihom l-UE pprovdiet madwar EUR 2.7 biljun. Dan ifisser li hemm riskju għoli li l-nfiq fuq dawn il-linji taħt il-kofinanzjament mill-UE ma jkunx effettiv.

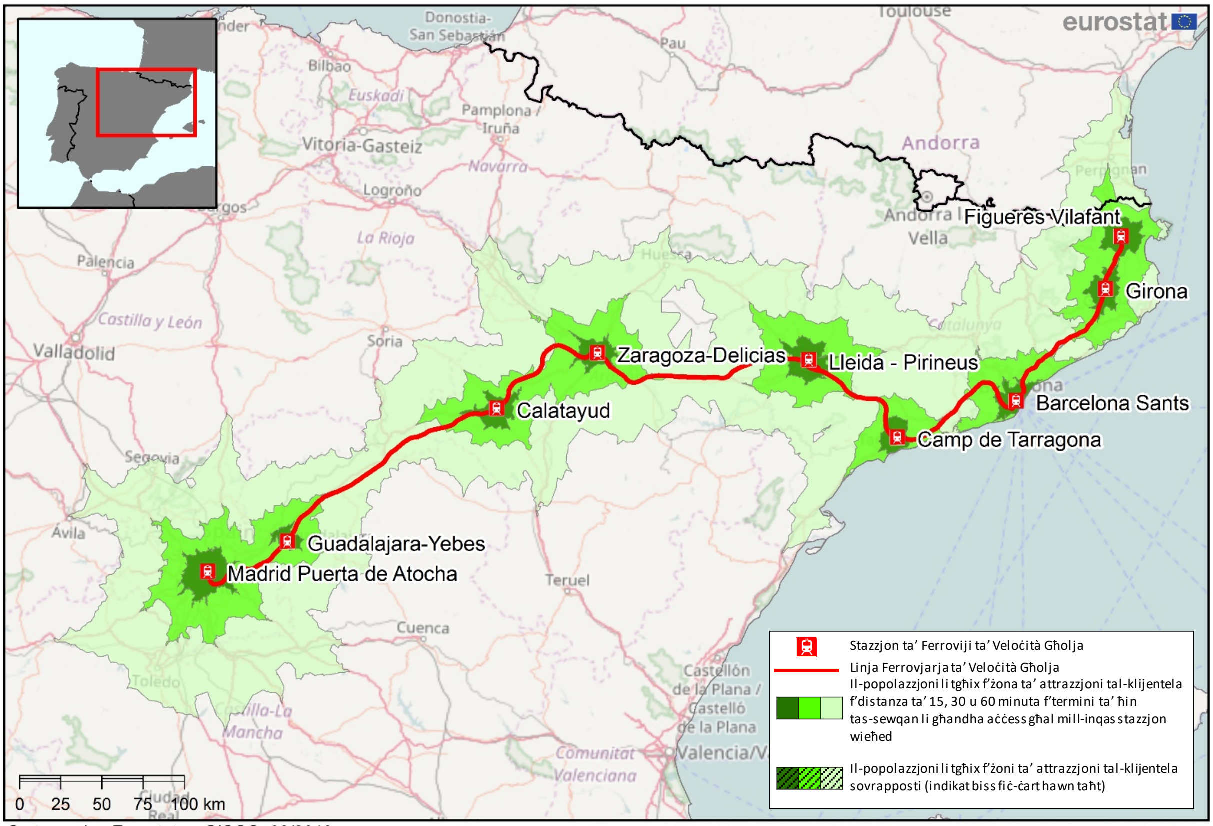
L-analiżi taż-żona ta' attrazzjoni tal-klijentela u tal-għadd ta' persuni li jgħixu tul il-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja: għal 9 minn 14-il linja u meded ta' veloċità għolja awditjati, l-ammont ta' passiġġieri potenzjali mhuwiex għoli biżżejjed

80. Aħna wettaqna wkoll analiżi taż-żona ta' attrazzjoni tal-klijentela biex nivvalutaw is-sostenibbiltà potenzjali tal-operazzjonijiet fil-livell tal-linji ferrovjarji (ara l-***Figura 7***). L-***Anness VIII*** fih ukoll ir-riżultati kumplessivi u d-*data* ewlenija għal-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja kollha awditjati.

---

[44] Il-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja Berlin-Munich, billi ilha miftuħa biss minn Diċembru 2017, ma ġietx ikkunsidrata fl-analiżi.

Figura 7 - Analiżi taż-żona ta' attrazzjoni tal-klijentela tal-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja Madrid-Barċellona-Fruntiera ta' Franza



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Sors: Il-QEA u l-Eurostat.

81. Għal 9 minn 14-il linja ferrovjarja ta' veloċità għolja u konnessjonijiet transkonfinali awditjati, l-ammont ta' passiġġieri fiż-żona ta' attrazzjoni tal-klijentela tagħhom f'distanza ta' ħmistax u tletin minuta tul il-linja ma kienx għoli biżżejjed biex jiggarantixxi s-suċċess tal-ferroviji ta' veloċità għolja. Dawn kienu l-linji Madrid-León, Eje Atlántico, Madrid-Galicia, Milan-Venezja, Rhin-Rhône, Stuttgart-Munich, Munich-Verona, Figueres-Perpignan u Basque Y. Ta' min jinnota li t-tliet linji li ma ssodisfawx il-parametru referenzjarju tal-passiġġieri (ara hawn fuq) huma inklużi wkoll f'dan il-kriterju.

82. Aħna analizzajna wkoll is-suċċess tal-ferroviji ta' veloċità għolja f'kuntest globali, biex nifhmu r-raġunijiet għas-suċċess (il-***Kaxxa 2***).

Kaxxa 2 - L-operazzjonijiet tax-Shinkansen

Il-ferrovija Shinkansen (l-***Istampa 4***) u l-operazzjonijiet ferrovjarji ta' veloċità għolja fil-Ġappun, jippermettulna nagħmlu tqabbil usa' tal-operazzjonijiet ferrovjarji ta' veloċità għolja fuq skala globali.

Il-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja ta' 550 km minn Tokyo sa Osaka għamlet suċċess kbir, billi tittrasporta 163 miljun passiġġier kull sena. Hemm ħafna raġunijiet għal dan is-suċċess: il-linja tikkonnettja l-megabliet b'popolazzjonijiet ta' bosta miljuni; il-ferroviji joperaw fuq binarji apposta bi frekwenza għolja ħafna (sa 433 ferrovija kuljum); l-affidabbiltà u l-puntwalità tas-servizz huma eċċellenti (fl-2016, id-dewmien medju kien ta' inqas minn 24 sekonda matul is-sena); fl-istazzjonijiet u tul il-linja jiġu applikati miżuri ta' sikurezza u ta' sigurtà tal-ogħla livell, u l-vjaġġaturi fl-istazzjonijiet jingħataw appoġġ suffiċjenti.

Stampa 4 - Ferrovija Shinkansen fl-Istazzjoni Ċentrali ta' Tokyo

Sors: Il-QEA.

Il-kompetittività tal-ferroviji ta’ veloċità għolja mqabbla ma’ mezzi oħra ta’ trasport: sa issa għad ma hemmx il-prinċipju ta’ “min iniġġes iħallas”

83. Il-ferroviji ta’ veloċità għolja għandhom biss vantaġġ kompetittiv limitat. Filwaqt li n-netwerk Ġappuniż Shinkansen jibqa’ kompetittiv anke fuq distanzi tal-ivvjaġġar ta’ aktar minn 900 km, il-ferroviji ta’ veloċità għolja fl-Ewropa ġeneralment huma kompetittivi fuq distanzi tal-ivvjaġġar ta’ bejn il-200 u l-500 km, bi vjaġġi li jdumu sa erba’ sigħat. Il-karozza hija l-mezz ta’ trasport dominanti għal vjaġġi ta’ inqas minn 200 km, minħabba l-flessibbiltà tagħha fl-aħħar mil, filwaqt li t-trasport bl-ajru huwa l-aktar kompetittiv fir-rigward ta’ vjaġġi itwal.

84. Is-sistema ta’ tassazzjoni bbażata fuq il-karbonju hija għodda li permezz tagħha jitqies l-impatt fuq l-ambjent tad-diversi mezzi ta’ trasport. Attwalment, ma jeżisti ebda arranġament operazzjonali f’xi Stat Membru tal-UE li huwa kumparabbli mal-Fond għall-Infrastruttura Ferrovjarja ddedikat tal-Iżvizzera, parzjalment iffinanzjat mit-taxxi imposti fuq it-trakkijiet li jgħaddu mill-pajjiż. L-approċċ tal-Iżvizzera jtaffi l-piż finanzjarju minn fuq il-kontribwenti għall-bini u l-manutenzjoni tan-netwerk ferrovjarju, peress li jgħaddi direttament l-introjtu mit-taxxa impost fuq mezz ta’ trasport biex jappoġġa l-investiment għal mezzi oħra ta’ trasport.

85. Attwalment, ma hemmx sistema ta’ imposti fl-UE li tieħu inkusiderazzjoni l-prinċipju ta’ min juża jħallas u l-prinċipju ta’ min iniġġes iħallas fir-rigward tad-diversi mezzi ta’ trasport, sabiex tissaħħaħ il-kompetittività tal-ferroviji. Fil-passat saru tentattivi biex jinbidlu l-kundizzjonijiet intermodali, billi jiġu internalizzati l-ispejjeż esterni minn diversi mezzi ta’ trasport, iżda dawn fil-biċċa l-kbira ma rnexxewx. Is-suġġett tat-tassazzjoni bħala funzjoni tal-emissjonijiet ta’ gass serra madankollu jibqa’ fuq l-aġenda ta’ ħafna gvernijiet. Pereżempju, attwalment fi Franza qed isir dibattitu (għal darb’oħra[45]) dwar l-introduzzjoni ta’ skema ta’ finanzjament trasversali filwaqt li, fl-2018, l-Italja se tiffinanzja l-kostruzzjoni tal-Mina ta’ Bażi

[45] Il-prinċipju ta’ “eco-taxe poids lourds” diġà kien ġie suġġett għal votazzjoni fl-2008 bħala parti mill-“Grenelle de l'Environnement” fi Franza, iżda fl-2014 ġie deċiż li dawn id-dispożizzjonijiet ma jiġux implimentati fil-prattika.

ta' Brenner u l-linji ta' aċċess tagħha fil-parti tan-Nofsinhar permezz tar-rikavat minn fond iddedikat, maħluq fl-1997, iffinanzjat mid-dħul tal-pedaġġ tal-awtostrada[46].

Operazzjonijiet ferrovjarji transkonfinali ta' veloċità għolja li jkunu kompetittivi u jiffunzjonaw mingħajr xkiel: xi ħaġa li għadha mhix universali

Minħabba li għad hemm ħafna ostakli, fadal ħafna xi jsir qabel ma s-swieq isiru miftuħa u kompetittivi fir-rigward tal-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja fl-UE

86. Il-kompetizzjoni effettiva fuq il-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja tista' ttejjeb b'mod evidenti s-servizzi u tnaqqas il-prezzijiet għall-vjaġġaturi fl-UE. Attwalment, il-każijiet fejn hemm kompetizzjoni effettiva bejn l-operaturi ferrovjarji fuq il-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja huma tassew ftit (fl-Italja teżisti kompetizzjoni bejn l-operaturi ferrovjarji u, sa ċertu punt, anke fl-Awstrija[47]). L-introduzzjoni tal-kompetizzjoni fuq il-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja Taljana Turin-Salerno wasslet biex il-vjaġġaturi jingħataw servizzi aħjar. Hemm aktar ferroviji minn fejn wieħed jista' jagħżel (l-operatur il-ġdid jopera 34 konnessjoni kuljum f'kull direzzjoni fl-iskeda ta' żmien għall-2017-2018), u l-prezzijiet tal-biljetti naqsu b'mill-inqas 24 %[48]. Il-persunal tal-ERA li aħna intervistajna rrapporta l-istess effett pożittiv għall-Awstrija: il-kompetizzjoni bejn id-ditta ferrovjarja preeżistenti u l-operatur il-ġdid kienet ġabet aktar klijenti, anke għall-operatur ferrovjarju preeżistenti.

87. Madankollu, fi Franza u fi Spanja, is-suq għas-servizzi ferrovjarji ta' veloċità għolja kien għadu magħluq, u ma kienx hemm kompetizzjoni bejn l-operaturi ferrovjarji fuq il-linji ta' veloċità għolja. Dawn l-Istati Membri jixtiequ jistennew sa wara l-2020 biex jivvalutaw jekk l-

---

[46] L-Artikolu 55 il-paragrafu 13 tal-Liġi Nru 449/1997 tas-27 ta' Diċembru 1997, ippubblikata fis-Suppliment għall-ĠU 302 tat-30.12.1997, p. 5-113.

[47] Fl-Awstrija, minkejja li s-suq huwa bażikament miftuħ, ma hemmx offerti kompetittivi għas-servizzi ferrovjarji tal-passiġġieri ta' veloċità għolja li qed jagħmlu telf. Fil-Ġermanja, is-suq huwa miftuħ iżda l-impriża ferrovjarja preeżistenti ma għandhiex kompetituri prinċipali fir-rigward tal-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja. Minbarra dan, teżisti kompetizzjoni fuq il-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja Stockholm-Göteborg, u hemm operaturi fuq rotot internazzjonali li mhumiex f'kompetizzjoni ma' xulxin. Dawn mhumiex ġodda, iżda normalment ikunu sħubiji kummerċjali bejn impriżi ferrovjarji preeżistenti (eż. Eurostar, Thalys, Thello).

[48] G. Adinolfi, "La guerra dei prezzi", *La Repubblica*, il-15 ta' Ottubru 2017.

operatur ferrovjarju preeżistenti huwiex lest li jikkompeti fis-servizzi tal-passiġġieri fuq distanza twila. Anke wara dan il-punt, jekk l-operazzjonijiet tal-linji ferrovjarji jitqiesu bħala obbligi ta' servizz pubbliku, dawn l-Istati Membri se jkunu jistgħu jikkonċedu posponiment ta' 10 snin taħt ċerti kundizzjonijiet, li jfisser li l-kompetizzjoni verament miftuħa tista' tiġi differita sal-2035.

88. Flimkien mal-ftuħ gradwali tas-suq stabbilit fir-Raba' Pakkett Ferrovjarju, fl-industrija ferrovjarja għad hemm għadd ta' prattiki li jipprevjenu t-twettiq ta' netwerk ferrovjarju ta' veloċità għolja fl-UE li verament jiffunzjona mingħajr xkiel, u li potenzjalment jipprevjenu lil operaturi barranin ġodda milli jikkompetu fuq il-linji ta' veloċità għolja. Dawn il-prattiki jinkludu ostakli tekniċi u amministrattivi, u ostakli oħra li jxekklu l-interoperabbiltà. Il-***Kaxxa 3*** tispjega xi jfisser dan fil-prattika għall-vjaġġaturi.

Kaxxa 3 – L-impatt fuq il-vjaġġaturi meta ma jkunx hemm vjaġġi bil-ferroviji li jaqsmu l-fruntieri li jiffunzjonaw mingħajr xkiel

1. In-nuqqas ta' interoperabbiltà fuq il-medda bejn Munich u Verona jikkawża waqfien u dewmien fl-istazzjon ta' Brenner

Hemm aktar minn 11 000 regola nazzjonali dwar il-ferroviji, li attwalment l-ERA qed tikkategorizza bil-ħsieb li tirfinahom fi stadju aktar tard. Ma hemmx regoli komuni għat-trasport ferrovjarju transkonfinali. Il-Ġermanja u l-Awstrija għandhom approċċ armonizzat, iżda l-Italja għadha tapplika sett ta' regoli differenti[49]. Dan kollu jirriżulta f'waqfa obbligatorja fil-fruntiera Awstrijaka/Taljana: il-ferroviji kollha jridu jieqfu fil-fruntiera biex jagħmlu t-tibdil operazzjonali meħtieġ mil-leġiżlazzjoni nazzjonali Taljana u Awstrijaka, li jimponu rekwiżiti differenti. Il-ferroviji tal-passiġġieri jridu jieqfu għal mill-inqas 14-il minuta (l-***Istampa 5***), filwaqt li l-ferroviji tal-merkanzija jiddewmu għal 45 minuta. Dan id-dewmien huwa sinifikanti ħafna, meta jitqies li l-investiment fl-infrastruttura ta'

[49] Pereżempju, (i) fil-fruntiera Awstrijaka/Taljana x-xufiera jinbidlu: filwaqt li l-liġi Ġermaniża u Awstrijaka tirrikjedi li jkun hemm biss xufier wieħed li jitkellem bil-Ġermaniż, fl-Italja, ir-rekwiżit huwa ta' żewġ xufiera liċenzjati li jitkellmu bit-Taljan; (ii) fil-Ġermanja u fl-Awstrija, il-ferroviji tal-merkanzija jrid ikollhom pannelli riflettivi fuq wara; fl-Italja, il-pannelli riflettivi mhumiex aċċettabbli, u minflok irid ikollhom d-dwal ta' wara; (iii) l-Italja ma taċċettax il-kontrolli tekniċi li jsiru mill-awtorità ferrovjarja Ġermaniża u tinforza l-kontrolli tekniċi indipendenti proprji tagħha fuq il-fruntiera.

bosta biljuni ta' euro fuq il-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja Munich-Verona jimmira li jkun hemm gwadann fil-ħin kumplessiv ta' 114-il minuta.

<u>Stampa 5</u> - Passiġġieri jistennew fl-istazzjon ta' Brenner biex ikomplu bil-vjaġġ tagħhom

Sors: Il-QEA.

Din il-problema diġà ġiet enfasizzata fir-Rapport Speċjali Nru 8/2010 tal-Qorti[50]. Tmien snin wara, ir-rakkomandazzjonijiet tagħna ma wasslu għall-ebda tibdil fil-prattika. L-awtoritajiet nazzjonali fl-Istati Membri li żorna qalulna li l-problemi transkonfinali kkawżati mid-diversi regoli nazzjonali dwar l-impjiegi jew il-lingwi ta' ħidma jistgħu jiġu solvuti bl-aħjar mod billi jiġu introdotti regoli armonizzati fl-UE kollha. It-trasport bl-ajru, pereżempju, juża biss lingwa ta' ħidma waħda (l-Ingliż); dan jgħin biex jitnaqqsu l-ostakli bejn il-kontinenti, u jista' jsolvi kwistjonijiet simili bejn l-Istati Membri.

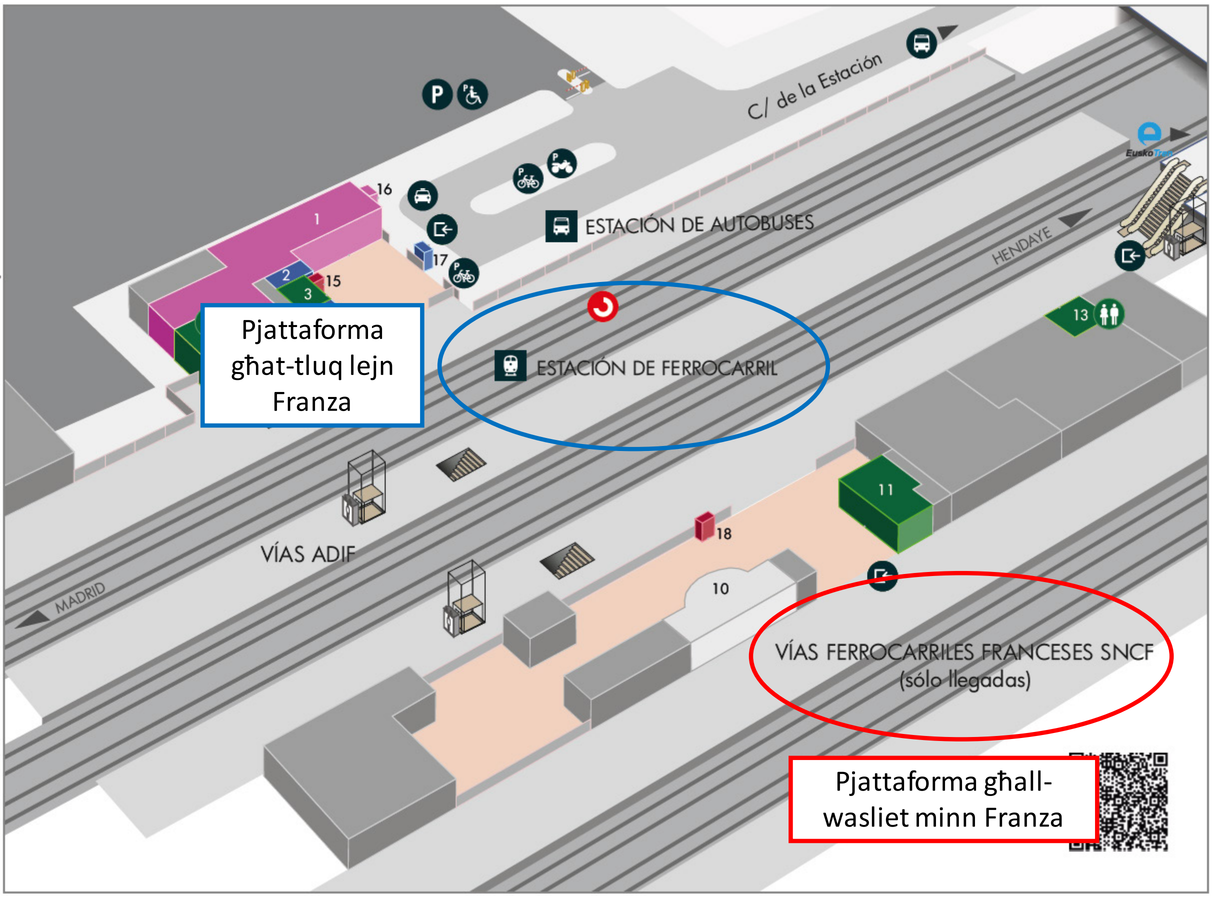
2. In-nuqqas ta' konnessjonijiet infrastrutturali bejn Franza u Spanja (ir-rotta transkonfinali Atlantika) jobbliga lill-passiġġieri jibdlu l-ferroviji u l-pjattaformi

Billi ħafna mis-sezzjoni bejn Bordeaux u l-fruntiera Spanjola mhix ta' prijorità għal Franza, l-infrastruttura fil-fruntiera tibqa' antikwata, inkompatibbli u ftit li xejn adattata għan-netwerk ferrovjarju ta' veloċità għolja modern. Franza mhix lesta li tinvesti f'din l-infrastruttura (għaldaqstant ma titlobx il-finanzjament mill-UE), u dan se jaffettwa b'mod negattiv il-konnessjonijiet ta' Spanja u tal-Portugall man-netwerk tal-UE tul il-kuritur tal-Atlantiku. Fuq in-naħa Spanjola tal-fruntiera, jinsabu għaddejjin ix-xogħlijiet biex in-netwerk ferrovjarju Bask ta' veloċità għolja jiġi konness mal-bqija tan-netwerk Spanjol (b'kofinanzjament mill-UE ta' EUR 318-il miljun). Ir-riżultat huwa li

[50] Ir-Rapport Speċjali Nru 8/2010 "It-titjib tal-prestazzjoni tat-trasport fuq l-assi ferrovjarji trans-Ewropej: L-investiment tal-UE fl-infrastruttura ferrovjarja kien effettiv?"

attwalment il-passiġġieri kollha jridu jibdlu l-pjattaformi u l-ferroviji biex jaqsmu l-fruntiera (l-***Istampa 6***).

Stampa 6 - Il-passiġġieri kollha jridu jibdlu l-ferroviji fil-fruntiera bejn Franza u Spanja



Sors: ADIF, b'annotazzjonijiet tal-QEA.

L-imposti fuq l-aċċess għall-binarji: ikkumplikati wisq, u huma xkiel potenzjali għall-kompetizzjoni

89. Taħt il-qafas legali tal-UE għall-operazzjonijiet ferrovjarji, il-maniġer tal-infrastruttura (entità li tkun separata mill-operatur ferrovjarju) irid iħalli lill-operaturi kollha jużaw il-binarji ferrovjarji jekk huma jikkontribwixxu għall-ispejjeż tal-manutenzjoni tagħhom. Dawn l-imposti fuq l-aċċess għall-binarji għandhom impatti differenti fuq is-sostenibbiltà tan-netwerk. Skont il-livell li jiġu stabbiliti fih, l-imposti jistgħu jgħinu biex jiġu rkuprati parti mill-ispejjeż tal-investiment fl-infrastruttura, u jekk jiġu stabbiliti f'livell li jkun baxx biżżejjed, jistgħu wkoll jinkoraġġixxu l-kompetizzjoni bejn l-operaturi ferrovjarji billi jippermettu l-parteċipazzjoni ta' operaturi ġodda fis-suq.

90. Id-Direttiva (UE) Nru 2012/34/UE[51] tirrikjedi li l-imposti fuq l-aċċess għall-binarji jiġu stabbiliti primarjament fuq il-bażi tal-ispejjeż direttament imġarrba minħabba t-tħaddim tas-servizz ferrovjarju. Iżda l-prinċipji użati biex jiġu ddeterminati l-prezzijiet fl-Istati Membri differenti jvarjaw b'mod sinifikanti[52], prinċipalment minħabba l-fatt li l-leġiżlazzjoni tippermetti li jintużaw ħafna parametri. Fl-Istati Membri kollha li żorna, kienu ġew applikati "mark-ups" biex jieħdu inkunsiderazzjoni l-kategoriji speċifiċi tal-ispejjeż, bħall-ħin tal-ġurnata tas-slot mitlub jew il-preżenza, jew in-nuqqas, ta' konġestjoni.

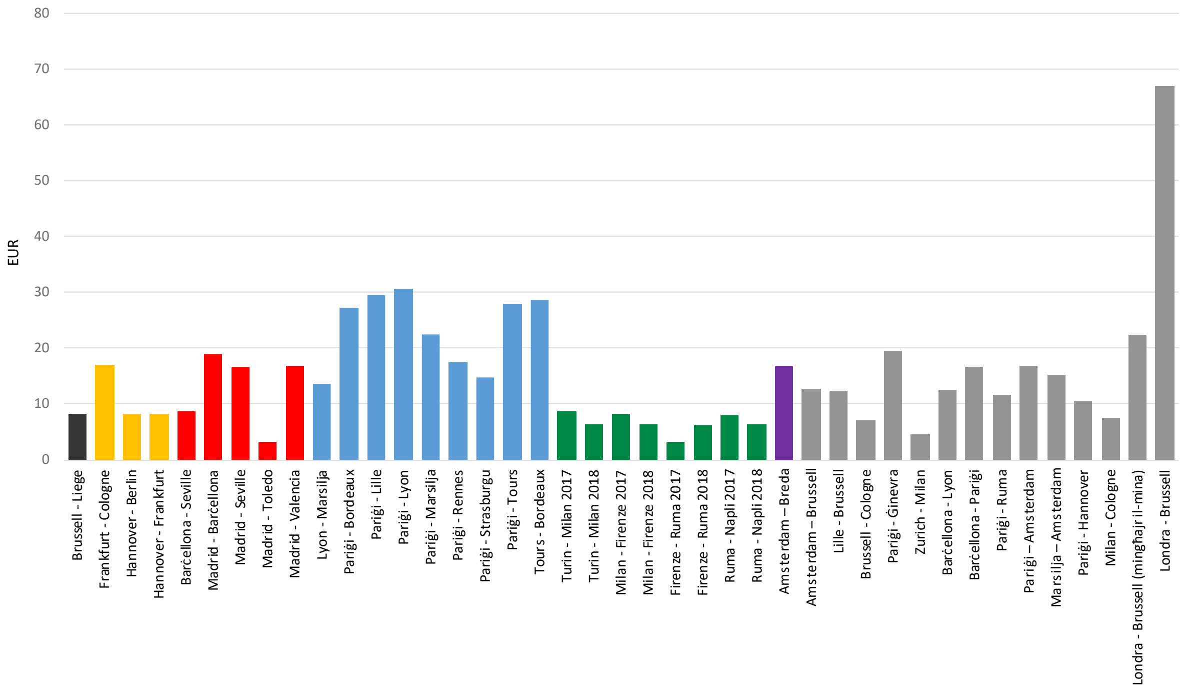
91. L-Unjoni Internazzjonali Ferrovjarja rrappurtat li l-imposti fuq l-aċċess għall-binarji mhumiex ikkalkulati b'mod trasparenti. Dawn jinbidlu b'mod regolari, u huma soġġetti għal mhux inqas minn 56 varjabbli, li jwasslu għal eżiti differenti ħafna. Dan huwa kkonfermat mill-***Figura 8***, li turi l-livell eżatt tal-imposti fuq l-aċċess għall-binarji fiż-żewġ punti ta' oriġini u ta' destinazzjoni magħżula tal-UE konnessi permezz ta' ferroviji ta' veloċità għolja, li juru li l-livelli tal-imposti huma tabilħaqq differenti ħafna. Pereżempju, l-imposti fuq l-aċċess għall-binarji huma għoljin ħafna fi Franza, u ferm aktar baxxi fl-Italja.

---

[51] Id-Direttiva 2012/34/UE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-21 ta' Novembru 2012 li tistabbilixxi żona ferrovjarja unika Ewropea (Test b'relevanza għaż-ŻEE) (ĠU L 343, 14.12.2012, p. 32).

[52] Pereżempju: fl-Italja, l-imposti fuq l-aċċess ma jinkludux biss l-ispejjeż diretti iżda wkoll spejjeż oħra tal-maniġer tal-infrastruttura li l-awtorità tqis "effiċjenti u raġonevoli", filwaqt li fil-Ġermanja l-politika tat-TAC għandha l-għan li tirkupra proporzjon għoli tal-ispejjeż tal-infrastruttura mingħand il-kumpaniji li joperaw il-ferroviji. Fl-Awstrija, it-TACs huma bbażati fuq l-ispejjeż operattivi; fi Franza, dawn huma mfassla madwar żewġ kriterji: pilastru operattiv, li juża mudelli ekonometriċi biex jivvaluta l-ispejjeż marġinali ddeterminati mill-isfruttament tal-linja ferrovjarja (madwar 30 % tal-valur totali) u pilastru relatat mal-valur ekonomiku li huwa stabbilit għall-irkupru ta' imposta fuq l-aċċess li ma tkunx ogħla minn kemm jaffordjaw iħallsu l-operaturi tal-linji ferrovjarji (madwar 70 % tal-valur totali). Fi Spanja, dawn huma maħsuba biex ikopru l-ispejjeż diretti.

<u>Figura 8</u> - Il-livelli tal-imposti fuq l-aċċess għall-binarji fiż-żewġ punti ta' oriġini u ta' destinazzjoni magħżula fl-UE



Sors: Il-UIC.

92. Huwa importanti li l-livell tal-imposti fuq l-aċċess għall-binarji jkun stabbilit b'mod tajjeb biex jiġu żgurati kemm is-sostenibbiltà kif ukoll il-kompetittività.

(i) Fi Franza, l-imposti fuq l-aċċess għall-binarji jinżammu għoljin biex jipprovdu introjtu għall-maniġer tal-infrastruttura li għandu dejn sinifikanti, u biex jiżguraw is-sostenibbiltà tal-operazzjonijiet tiegħu. Dan il-fatt inaqqas il-ħtieġa li l-Istat jiffinanzja u jżomm infrastrutturi ferrovjarji ta' veloċità għolja ġodda. Fl-istess ħin, l-imposti fuq l-aċċess għall-binarji li jkunu eċċessivament għoljin jiskoraġġixxu lill-operaturi l-ġodda milli jidħlu fis-suq, u b'hekk jipproteġu lill-operatur ferrovjarju preeżistenti mill-kompetizzjoni.

(ii) Fl-Italja, l-imposti fuq l-aċċess għall-binarji qabel kienu jintużaw bħala mezz biex tiżdied il-kompetizzjoni bejn l-operaturi ferrovjarji stabbiliti u dawk ġodda. Minbarra miżuri oħra (bħall-iżgurar tad-dritt ta' aċċess għal servizzi tal-

istazzjonijiet), ir-regolatur ferrovjarju Taljan naqqas l-imposti biex jiżgura kompetizzjoni ġusta. Dan tejjeb is-sitwazzjoni għall-vjaġġaturi (ara l-***paragrafu 86***)

Regolatur b'saħħtu u indipendenti: huwa ħtieġa li mhux dejjem hija possibbli

93. Dan il-kompromess bejn is-sostenibbiltà finanzjarja u l-kompetittività huwa kruċjali. Għalhekk, huwa importanti li f'kull Stat Membru jkun hemm stabbiliti regolaturi nazzjonali biex jaġixxu, u li l-Kummissjoni tissorvelja s-sistema. Jenħtieġ li dawn il-korpi jiżguraw li r-regoli li jirregolaw l-użu ta' mark-ups għall-irkupru tal-ispejjeż kollha tal-infrastruttura jiġu applikati b'mod korrett, u l-objettiv legali tagħhom ikun l-aħjar użu tal-infrastruttura disponibbli.

94. Skont il-liġijiet tal-Unjoni, il-korpi regolatorji tal-ferroviji nazzjonali jridu jingħataw indipendenza u setgħat estensivi biex jimmonitorjaw is-swieq ferrovjarji biex jiżguraw li ma jkunx hemm diskriminazzjoni kontra l-operaturi l-ġodda, sabiex ikun hemm aktar kompetizzjoni ġusta. Minbarra dan, jenħtieġ li dawn il-korpi jkollhom riżorsi suffiċjenti. Il-Kummissjoni tagħti segwitu għal dawn ir-rekwiżiti, u tappoġġa l-awtoritajiet superviżorji nazzjonali fl-attivitajiet tagħhom, u tiffaċilita d-djalogu u l-iskambju tal-aħjar prattiki bejn il-korpi regolatorji. Aħna osservajna dawn iż-żewġ kwistjonijiet li ġejjin.

(i) Spanja hija l-uniku Stat Membru li jqis l-imposti fuq l-aċċess għall-binarji bħala taxxi, u stabbilithom fil-liġi. Dan il-fatt jillimita l-indipendenza fil-ġestjoni tal-maniġer tal-infrastruttura u s-setgħat tar-regolatur li jimmodifikahom f'każ ta' nuqqas ta' konformità mar-regoli. Barra minn hekk, jillimita l-ħin disponibbli għall-eżaminar tal-imposti, u jikkumplika r-reviżjonijiet u l-ilmenti. Il-pożizzjoni tar-regolatur hija waħda diffiċli, minħabba li l-għadd tal-persunal tiegħu huwa limitat u, għall-kuntrarju tad-dispożizzjonijiet tad-Direttiva Riformulata, id-deċiżjonijiet tiegħu ma jorbtux lill-maniġer tal-infrastruttura.

(ii) Fi Franza, fl-2017, ir-regolatur ħareġ opinjoni negattiva vinkolanti dwar mudell ġdid għall-kalkolu tal-imposti fuq l-aċċess għall-binarji li kien previst għall-2018. Il-gvern Franċiż intervjena billi stabbilixxa, permezz ta' digriet, il-livell tal-imposti fuq l-aċċess għall-2018, u żammhom konformi mal-mudell oriġinarjament applikabbli. Dan l-approċċ jillimita b'mod effettiv is-setgħa tal-awtorità regolatorja.

95. F'dawn iż-żewġ każijiet, il-Kummissjoni ħadet azzjoni billi niedet proċedimenti ta' ksur. Hija timmonitorja mill-qrib l-inizjattivi leġiżlattivi li jkunu għaddejjin biex tiżgura li s-setgħat tar-regolaturi ma jiddgħajfux matul il-proċess.

KONKLUŻJONIJIET U RAKKOMANDAZZJONIJIET

L-operazzjonijiet ferrovjarji ta' veloċità għolja għandhom ħafna vantaġġi, iżda l-UE la għandha pjan realistiku fuq terminu twil u lanqas netwerk ta' veloċità għolja

96. Il-ferroviji ta' veloċità għolja jappoġġaw l-objettivi ta' politika tal-mobbiltà sostenibbli tal-UE, minħabba li l-marka tal-karbonju tagħhom hija inqas minn dik ta' forom oħra ta' trasport[53]. Għandhom ħafna benefiċċji oħra, bħal livelli ogħla ta' sikurezza; itaffu l-pressjoni minn fuq in-netwerks tat-toroq konġestjonati; jippermettu lill-passiġġieri li jkunu qed jivvjaġġaw kemm għal xogħol kif ukoll għal divertiment li jaslu malajr u fil-kumdità, u jistgħu jipprovdu appoġġ soċjoekonomiku lir-reġjuni.

97. Il-mira tal-Kummissjoni li jiġi ttriplikat it-tul tan-netwerk ferrovjarju ta' veloċità għolja (li jaqbeż it-30 000 km fl-2030) mhix sostnuta minn analiżi kredibbli. Aħna nqisu li mhuwiex probabbli li din il-mira tintlaħaq, minħabba li l-ippjanar, il-kostruzzjoni u l-bidu tal-operazzjonijiet tal-infrastruttura ferrovjarja ta' veloċità għolja jeħtieġu madwar 16-il sena. Sa tmiem l-2017, 9 000 km biss tal-linji ta' veloċità għolja kienu qed joperaw, u 1 700 km oħra kienu taħt kostruzzjoni.

98. Fl-Ewropa, ma hemmx netwerk ferrovjarju ta' veloċità għolja li huwa ġenwin: hemm biss sistema frammentata ta' linji ferrovjarji ta' veloċità għolja nazzjonali. Il-Kummissjoni ma għandhiex is-setgħa li tiddeċiedi jekk u meta għandhom jinbnew il-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja deskritti fid-dettall fir-Regolament dwar it-TEN-T, billi d-deċiżjonijiet relatati mal-bini tagħhom huma r-responsabbiltà unika tal-Istati Membri. L-ikkompletar tal-kurituri transnazzjonali fl-UE permezz tal-konnessjoni tan-netwerks nazzjonali mhix ta' prijorità għall-Istati Membri awditjati. Minkejja li l-mekkaniżmu ta' finanzjament mill-UE ġie adottat fl-

---

[53] Bl-ipoteżi li l-infrastrutturi maħluqa jintużaw ħafna u b'mod intensiv, u bis-suppożizzjoni li l-potenza elettrika użata tiġi ġġenerata minn sors nadif (ara n-Nota 17 f'qiegħ il-paġna).

istess perjodu (ir-Regolament dwar is-CEF), u minkejja li l-Istati Membri kkonċernati ffirmaw diversi ftehimiet internazzjonali, ix-xogħlijiet fuq il-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja transkonfinali mhumiex qed jiġu kkompletati b'mod ikkoordinat. Dan iwassal biex il-kofinanzjament mill-UE maħsub għall-investimenti fl-infrastruttura ferrovjarja ta' veloċità għolja fl-Istati Membri ma jipprovdix wisq valur miżjud (il-***paragrafi 21 sa 36***).

Il-prinċipji tal-ġestjoni finanzjarja tajba ma ġewx applikati b'mod konsistenti għall-investimenti fl-infrastruttura ferrovjarja ta' veloċità għolja awditjati

99. Il-kwalità tal-valutazzjoni tal-ħtiġijiet fl-Istati Membri hija baxxa. Is-soluzzjonijiet alternattivi, bħat-titjib fil-linji konvenzjonali eżistenti minflok il-bini ta' linji ferrovjarji ta' veloċità għolja ġodda, jitqiesu biss b'mod sistematiku fl-Italja u fil-Ġermanja; din hija prattika tajba li jenħtieġ li tiġi segwita b'mod universali. Id-deċiżjonijiet favur il-bini ta' linji ġodda huma nazzjonali u politiċi; rarament ikunu bbażati fuq analiżijiet xierqa tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji.

100. L-infrastruttura ferrovjarja ta' veloċità għolja mhix irħisa, u qed issir dejjem aktar għalja: bħala medja, l-ispejjeż tal-linji li awditjajna kienu jammontaw għal EUR 25 miljun għal kull kilometru. Il-kosteffiċjenza hija baxxa. Filwaqt li l-baġit tal-UE mhuwiex soġġett għall-ispejjeż li kienu ogħla milli ppjanat għall-investimenti fil-ferroviji ta' veloċità għolja, billi l-ammont ikkofinanzjat huwa limitat għall-ammont maqbul fil-bidu u kwalunkwe żieda fl-ispejjeż tiġi koperta mill-baġits nazzjonali, l-ispejjeż li kienu ogħla milli ppjanat u d-dewmien fil-kostruzzjoni tal-linji awditjati kienu n-norma, u ladarba l-linji jkunu lesti jgħaddi ħafna żmien qabel dawn jibdew joperaw. L-ispejjeż li kienu ogħla milli ppjanat aggregati kienu ta' EUR 5.7 biljun fil-livell tal-proġetti, u ta' EUR 25.1 biljun fil-livell tal-linji ferrovjarji (44 % u 78 %, rispettivament). Id-dewmien ukoll kien sinifikanti, u għal nofs il-linji dan kien ta' aktar minn għaxar snin. Il-valutazzjoni tagħna tar-rendiment tal-veloċità tindika li s-servizzi ferrovjarji ta' veloċità għolja ħafna mhux dejjem ikunu meħtieġa: fil-biċċa l-kbira mill-każijiet, bħala medja, tintlaħaq biss madwar 45 % tal-veloċità pproġettata. Żewġ linji ferrovjarji ta' veloċità għolja biss joperaw b'veloċitajiet medji ta' aktar minn 200 km/h u ebda waħda ma topera b'veloċità ta' aktar minn 250 km/h. Is-sejbiet tagħna jindikaw li għal 4 mill-10 linji kull minuta tal-ivvjaġġar iffrankata tkun tiswa aktar minn EUR 100 miljun. Jekk l-elementi msemmija hawn fuq jingħataw aktar attenzjoni jistgħu jiġu ffrankati mijiet ta' miljuni ta'

euro, u jiġi żgurat li jsir użu tajjeb mil-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja li jinbnew (il-**_paragrafi 37 sa 57_**).

Il-valutazzjoni tas-sitwazzjoni għaċ-ċittadini tal-UE tenfasizza l-vantaġġi tal-ferroviji ta' veloċità għolja, filwaqt li s-sostenibbiltà tal-kofinanzjament mill-UE għal dawn il-linji tinsab f'riskju

101. Il-valutazzjoni tal-ħinijiet tal-ivvjaġġar, tal-prezzijiet u tal-għadd ta' konnessjonijiet tindika li l-ferroviji ta' veloċità għolja għandhom vantaġġi fuq il-kompetituri tagħhom (it-trasport bl-ajru, il-ferroviji konvenzjonali u t-trasport bit-triq). Il-konklużjoni kumplessiva tagħna hija li kemm il-ħin totali tal-ivvjaġġar kif ukoll il-livell tal-prezzijiet huma importanti b'mod ugwali għas-suċċess. Flimkien ma' servizz regolari (ferroviji frekwenti) u affidabbiltà (tluq u wasliet puntwali), dawn il-fatturi jistgħu jippermettu li l-ferroviji ta' veloċità għolja jżidu s-sehem mis-suq tagħhom. L-għadd ta' stazzjonijiet fuq linja ferrovjarja huwa importanti, u l-post tagħhom huwa essenzjali: mhux l-istazzjonijiet kollha awditjati huma faċilment aċċessibbli u għandhom konnessjonijiet tajba, u għal 15 mit-18-il stazzjon ferrovjarju ta' veloċità għolja awditjati ma rajna ebda effett ċar ta' riġenerazzjoni fiż-żona tal-madwar.

102. Aħna nivvalutaw li s-sostenibbiltà tinsab f'riskju: skont il-parametru referenzjarju ta' disa' miljun passiġġier fis-sena, tlieta minn seba' linji kkompletati awditjati ma jistgħux jitqiesu bħala linji ferrovjarji ta' veloċità għolja ta' suċċess (Eje Atlántico, Rhin-Rhône u Madrid-León), minħabba li l-ammont ta' passiġġieri li ġew ittrasportati kien ferm aktar baxx. L-ispiża tal-infrastruttura ta' dawn il-linji kienet ta' EUR 10.6 biljun, li għalihom l-UE pprovdiet madwar EUR 2.7 biljun. Dan ifisser li hemm riskju għoli li l-nfiq għal dawn il-linji taħt il-kofinanzjament mill-UE ma jkunx effettiv, riskju li seta' ġie mmitigat minn valutazzjoni *ex ante* tajba tal-ispejjeż u l-benefiċċji għal-linji individwali.

103. Il-valutazzjoni tagħna tal-għadd ta' persuni li jgħixu fiż-żona ta' attrazzjoni tal-klijentela tal-linji ferrovjarji awditjati tindika li 9 mill-14-il linja u konnessjonijiet transkonfinali awditjati ma kellhomx biżżejjed passiġġieri potenzjali biex ikunu ta' suċċess. Barra minn hekk, il-ferroviji ta' veloċità għolja u mezzi oħra ta' trasport ma jikkompetux b'mod ugwali billi mhux il-mezzi kollha huma soġġetti għall-istess imposti (il-**_paragrafi 58 sa 85_**).

Għad fadal xi jsir biex l-operazzjonijiet ferrovjarji transkonfinali ta' veloċità għolja jkunu kompetittivi u jiffunzjonaw mingħajr xkiel

104. Għad hemm ħafna ostakli tekniċi u amministrattivi, kif ukoll ostakli oħra li jxekklu l-interoperabbiltà, minkejja li f'rapport speċjali ppubblikat fl-2010 l-Qorti kienet talbet li tittieħed azzjoni urġenti biex jitneħħew dawn l-ostakli. Is-suq tat-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri mhuwiex miftuħ fi Franza u fi Spanja, minkejja li hemm kompetizzjoni bejn l-operaturi ferrovjarji fl-Italja u, sa ċertu punt, fl-Awstrija. Fil-Ġermanja, is-suq tat-trasport ferrovjarju tal-passiġġieri huwa miftuħ, iżda ma hemmx kompetizzjoni bejn il-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja. Bir-regoli attwali, il-ftuħ għall-kompetizzjoni jista' jiġi pospost saħansitra sal-2035. Billi l-kompetizzjoni tippromwovi servizzi aħjar, ferroviji aktar frekwenti u prezzijiet aktar baxxi għall-vjaġġaturi, jenħtieġ li din issir realtà mill-aktar fis possibbli.

105. L-imposti fuq l-aċċess għall-binarji għandhom l-għan li jirkupraw l-ispejjeż preċedenti tal-investiment fl-infrastruttura u tal-operat. Jekk jiġu stabbiliti f'livell li jkun baxx biżżejjed l-operaturi l-ġodda jkunu jistgħu jipparteċipaw fis-suq, u b'hekk tiġi inċentivata l-kompetizzjoni bejn l-operaturi ferrovjarji. Madankollu, is-sistemi użati biex jiġu kkalkulati huma kkumplikati wisq, billi jistgħu jiġu applikati diversi varjabbli.

106. Kull Stat Membru għandu jkollu korp regolatorju, li jrid ikun ikkwalifikat, ikollu l-persunal adegwat u jkun indipendenti kemm mill-entità li tistabbilixxi l-imposti kif ukoll mill-gvern. Dan ir-regolatur irid japplika r-regoli b'mod strett biex jiżgura li l-politiki maqbula jiġu rrispettati. Fi tnejn mill-erba' każijiet li vvalutajna, sibna evidenza li r-regolaturi ma jistgħux jeżerċitaw id-dmirijiet statutorji tagħhom. Il-Kummissjoni aġixxiet fuq dawn iż-żewġ każijiet billi niedet proċeduri ta' ksur (il-***paragrafi 86 sa 95***).

Rakkomandazzjoni 1 – L-ippjanar tan-netwerk ferrovjarju ta’ veloċità għolja fl-UE
Jenħtieġ li l-Kummissjoni, fir-rwol superviżorju tagħha, tieħu l-passi li ġejjin: 1. Abbażi tal-inputs u l-impenji tal-Istati Membri, jenħtieġ li hija tadotta pjan ta’ implimentazzjoni realistiku fuq terminu twil għall-bini tal-bqija tal-infrastruttura meħtieġa biex jiġi kkompletat in-netwerk ferrovjarju ċentrali ta’ veloċità għolja fl-UE. Jenħtieġ li dan l-ippjanar fit-tul ikun ibbażat fuq proġetti ta’ infrastruttura strateġiċi infurzabbli ewlenin fuq in-netwerk ċentrali, b’fokus partikolari fuq is-sezzjonijiet transkonfinali, li jridu jiġu kkompletati sal-2030 biex jipprovdu aktar valur miżjud tal-UE. Abbażi tal-pjan strateġiku infurzabbli taħt il-punt 1, jenħtieġ li hija tieħu l-azzjonijiet korrettivi previsti jekk il-proġetti relatati ma’ dawn il-meded prijoritarji ma jibdewx skont l-iskeda taż-żmien maqbula, jekk ikun hemm dewmien, jew jekk jinħolqu problemi ta’ koordinazzjoni tul id-diversi fruntiera li probabbilment se jostakolaw il-bidu tal-operat tal-linja ferrovjarja, hekk kif kien ippjanat. **Data mmirata għall-implimentazzjoni:** meta jkunu qed jitħejjew il-proposti leġiżlattivi l-ġodda għat-TEN- T. 2. Jenħtieġ li hija tgħaqqad il-kofinazjament mill-UE ma’ valutazzjoni tal-ħtieġa għal linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja ħafna, u mal-monitoraġġ u s-superviżjoni mill-qrib billi tipprovdi kundizzjonijiet speċifiċi ddefiniti f’deċiżjonijiet ta’ implimentazzjoni dwar il-meded prijoritarji ewlenin. Barra minn hekk, jenħtieġ li jissaħħaħ ir-rwol tal-Koordinaturi Ewropej fil-faċilitazzjoni tal-implimentazzjoni ta’ proġetti transkonfinali kif ukoll il-konnessjoni bejn il-pjanijiet ta’ ħidma tal-kurituri tan-netwerk ċentrali u l-implimentazzjoni tas-CEF. **Data mmirata għall-implimentazzjoni**: minnufih.

Rakkomandazzjoni 2 – L-appoġġ tal-kofinanzjament mill-UE għall-investimenti fl-infrastrutturi ferrovjarji ta' veloċità għolja

Jenħtieġ li l-Kummissjoni:

1. Tirrevedi r-Regolament dwar it-TEN-T biex ikun jista' jinforza l-implimentazzjoni f'waqtha tan-netwerks infrastrutturali strateġiċi ewlenin imsemmija hawn fuq.

Data mmirata għall-implimentazzjoni: jeħtieġ li x-xogħol jinbeda mill-aktar fis possibbli biex jiġi żgurat li dan jiġi kkompletat sal-2023.

2. Meta tirrevedi r-Regolament dwar it-TEN-T talloka l-appoġġ tal-kofinanzjament mill-UE għal dawn il-proġetti prijoritarji strateġiċi.

Data mmirata għall-implimentazzjoni: immedjatament wara r-reviżjoni tar-Regolament dwar it-TEN-T.

3. Matul il-programmazzjoni tal-politika ta' koeżjoni, flimkien mal-Istati Membri, tiffoka l-finanzjament tagħha għal-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja għal dawk il-linji li jagħmlu parti mill-kurituri tan-netwerk ċentrali.

Data mmirata għall-implimentazzjoni: meta jkunu qed jitħejjew il-programmi għall-perjodu ta' wara l-2020.

4. Kemm jista' jkun malajr wara l-ikkompletar tax-xogħlijiet, tagħmel il-kofinanzjament mill-UE kontinġenti fuq l-introduzzjoni ta' kompetizzjoni effettiva bejn l-operaturi ferrovjarji fuq il-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja li jkunu qed jiġu appoġġati.

Data mmirata għall-implimentazzjoni: minnufih.

5. Tgħaqqad il-kofinanzjament mill-UE mal-benefiċjarji mhux biss għat-twassil tal-outputs iżda wkoll għall-ksib tar-riżultati mħabbra. Biex jintlaħaq dan l-objettiv, jenħtieġ li hija tiżgura l-introduzzjoni tal-prinċipju ta’ ħlas ta’ perċentwal fiss tal-kofinanzjament mill-UE li jingħata lill-benefiċjarju bħala bonus tal-prestazzjoni, dment li jkun hemm evidenza, permezz ta’ evalwazzjoni *ex-post*, li turi li r-riżultati antiċipati jkunu nqabżu. Jenħtieġ li dan il-bonus jiġi minn riżerva ta’ prestazzjoni, li tkun simili għal dik li attwalment tinsab fil-qafas tal-Politika ta’ koeżjoni.

Data mmirata għall-implimentazzjoni: meta jkunu qed jitħejjew il-proposti leġiżlattivi l-ġodda għall-perjodu ta' wara l-2020.

6. Fir-Regolament dwar is-CEF li jmiss, tilħaq qbil flimkien mal-Istati Membri dwar għodod ta’ infurzar aktar b’saħħithom biex iħaffu l-ikkompletar tal-obbligi attwali li jirriżultaw mir-Regolament dwar it-TEN-T.

Jenħtieġ li dawn l-għodod ta’ infurzar jindirizzaw ukoll is-sitwazzjoni fejn Stat Membru ma jipproponix li l-proġetti ewlenin jiġu avvanzati b’mod f’waqtu bil-ħsieb li jissodisfa l-impenji li jkunu ttieħdu għall-ikkompletar tal-proġetti relatati man-netwerk ċentrali.

Data mmirata għall-implimentazzjoni: meta jkunu qed jitħejjew il-proposti leġiżlattivi l-ġodda dwar ir-Regolament CEF għall-perjodu ta' wara l-2020.

Rakkomandazzjoni 3 - Is-simplifikazzjoni tal-kostruzzjonijiet transkonfinali

Biex tissimplifika l-investimenti transkonfinali ewlenin attwali u tal-futur fl-infrastruttura ferrovjarja ta’ veloċità għolja, jenħtieġ li l-Kummissjoni:

1. Teżamina r-regoli dwar l-akkwist, biex ikollha għażla ta’ qafas legali uniku għal proġetti ta’ infrastruttura transkonfinali ewlenin. Dan jinkludi problemi bħal-lingwa tad-dokumenti tas-sejħiet għall-offerti, il-kuntratti u s-sistemi kontabilistiċi tal-korpi maniġerjali li jimplimentaw il-proġetti, kif ukoll il-proċeduri għas-soluzzjoni tat-tilwim.

2. Toħloq, jew tiffaċilita l-ħolqien ta', "punti uniċi ta' servizz", li huma korpi uniċi li jissimplifikaw id-diversi formalitajiet li jrid ikun hemm konformità magħhom fuq iż-żewġ naħat tal-fruntiera.

3. Taċċellera t-tneħħija tal-ostakli amministrattivi u regolatorji kollha li jxekklu l-interoperabbiltà.

Data mmirata għall-implimentazzjoni: sa nofs l-2019.

Rakkomandazzjoni 4 – L-azzjonijiet li jtejbu l-operazzjonijiet ferrovjarji ta' veloċità għolja għall-passiġġieri

Jenħtieġ li l-Kummissjoni:

1. Tipprovdi appoġġ lis-settur ferrovjarju biex b'mod attiv jiġu żviluppati soluzzjonijiet ta' biljetti elettroniċi uniċi, inkluż għall-operazzjonijiet ferrovjarji ta' veloċità għolja.

2. Timmonitorja l-Istati Membri biex tiżgura li jieħdu l-miżuri kollha possibbli biex jimplimentaw ir-regoli tal-UE għall-kalkolu tal-imposti fuq l-aċċess għall-binarji b'mod sħiħ u korrett, b'mod partikolari fir-rigward tal-obbligu li jikkoordinaw il-mark-ups biex jiffaċilitaw l-operazzjonijiet ferrovjarji transkonfinali ta' veloċità għolja.

3. Fir-rwol superviżorju tagħha, iżżomm lill-Istati Membri responsabbli għall-obbligi tagħhom biex tiggarantixxi li l-kundizzjonijiet ta' aċċess għas-suq għall-ferroviji ta' veloċità għolja jiġu ssorveljati minn korpi indipendenti u li l-maniġers tal-infrastruttura jikkoordinaw bejniethom biex jiżguraw l-użu effettiv ottimali ta' dawn ir-rotot.

4. Ittejjeb l-informazzjoni għaċ-ċittadini (i) fir-rigward tad-*data* dwar il-puntwalità, billi tiżviluppa indikaturi speċifiċi għall-ferroviji ta' veloċità għolja u (ii) fuq il-bażi ta' *data* li tkun diġà disponibbli fid-databases tal-Kummissjoni (ERADIS), fir-rigward tal-informazzjoni dwar is-sodisfazzjoni tas-servizz għall-klijenti, billi tiżviluppa qafas u metodoloġija standardizzati ta' rappurtar. Id-*data* u r-riżultati għandhom jiġu disseminati fir-Rapporti tagħha dwar il-Monitoraġġ tas-Suq Ferrovjarju li hija toħroġ kull sentejn.

5. Issaħħaħ il-kompetizzjoni intermodali billi tistabbilixxi prinċipji li jirrikjedu li l-ispejjeż esterni tal-mezzi kollha tat-trasport jiġu kkunsidrati b'mod adegwat, u tippromwovi l-implimentazzjoni tagħhom.

Data mmirata għall-implimentazzjoni: sa tmiem l-2019.

Dan ir-Rapport ġie adottat mill-Awla II, immexxija mis-Sinjura Iliana IVANOVA, Membru tal-Qorti tal-Awdituri, fil-Lussemburgu fil-laqgħa tagħha tat-13 ta' Ġunju 2018.

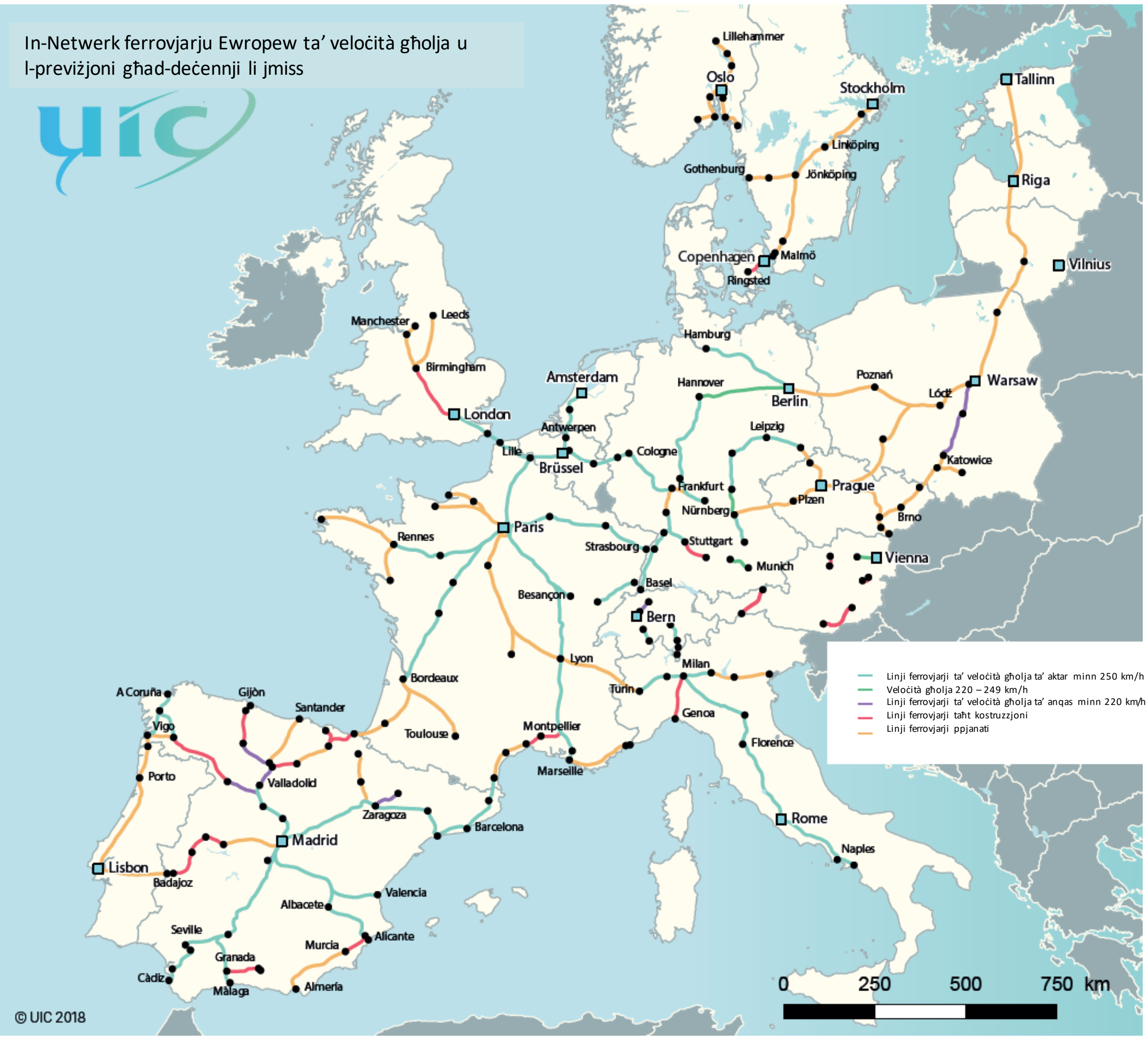
Għall-Qorti tal-Awdituri

Klaus-Heiner LEHNE

President

ANNESS I

Mappa tan-Netwerk Ferrovjarju ta' Veloċità Għolja Ewropew



Sors: Il-UIC.

ANNESS II

Stampa ġenerali tal-finanzjament tal-HSR mill-Istati Membri mis-sena 2000 'l hawn u l-modalità ta' ġestjoni tagħhom

Stat Membru	Total Kumplessiv	*Total f'%*	Perjodu ta' Programmazzjoni 2000-2006				Perjodu ta' Programmazzjoni 2007-2013				Perjodu ta' Programmazzjoni 2014-2020			
			Ġestjoni Diretta	Ġestjoni Kondiviża	Total	*Total f'%*	Ġestjoni Diretta	Ġestjoni Kondiviża	Total	*Total f'%*	Ġestjoni Diretta	Ġestjoni Konġunta	Total	*Total f'%*
Il-Belġju	**95.5**	***0.4 %***	76.0	-	**76.0**	*0.9 %*	19.0	-	**19.0**	*0.2 %*	0.5	-	**0.5**	*0.0 %*
Il-Bulgarija	**259.4**	***1.1 %***	-	-	**-**	-	-	259.4	**259.4**	*2.7 %*	-	-	**-**	-
Ir-Repubblika Ċeka	**0.3**	***0.0 %***	-	-	**-**	-	0.3	-	**0.3**	*0.0 %*	-	-	**-**	-
Id-Danimarka	**90.4**	***0.4 %***	8.4	-	**8.4**	*0.1 %*	82.0	-	**82.0**	*0.8 %*	-	-	**-**	-
Il-Ġermanja	**2 693.9**	***11.4 %***	377.9	12.2	**390.1**	*4.5 %*	492.3	351.8	**844.1**	*8.6 %*	1 459.7	-	**1 459.7**	*27.8 %*
Il-Greċja	**1 050.9**	***4.4 %***	-	241.9	**241.9**	*2.8 %*	1.0	308.3	**309.3**	*3.2 %*	499.7	-	**499.7**	*9.5 %*
Spanja	**11 232.2**	***47.3 %***	197.5	6 175.8	**6 373.3**	*73.3 %*	299.4	4 264.3	**4 563.7**	*46.6 %*	295.2	-	**295.2**	*5.6 %*
Franza	**2 004.7**	***8.4 %***	252.9	-	**252.9**	*2.9 %*	814.7	101.6	**916.3**	*9.4 %*	835.5	-	**835.5**	*15.9 %*
L-Italja	**2 042.5**	***8.6 %***	195.7	241.0	**436.7**	*5.0 %*	608.1	-	**608.1**	*6.2 %*	997.6	-	**997.6**	*19.0 %*
In-Netherlands	**104.6**	***0.4 %***	98.3	-	**98.3**	*1.1 %*	6.3	-	**6.3**	*0.1 %*	-	-	**-**	-
L-Awstrija	**996.6**	***4.2 %***	39.6	-	**39.6**	*0.5 %*	308.7	-	**308.7**	*3.2 %*	648.3	-	**648.3**	*12.3 %*
Il-Polonja	**1 996.7**	***8.4 %***	-	-	**-**	-	1.9	1 710.6	**1 712.5**	*17.5 %*	-	284.2	**284.2**	*5.4 %*
Il-Portugall	**917.9**	***3.9 %***	36.3	543.2	**579.4**	*6.7 %*	43.0	102.9	**145.9**	*1.5 %*	192.5	-	**192.5**	*3.7 %*
Is-Slovenja	**0.7**	***0.0 %***	-	-	**-**	-	0.7	-	**0.7**	*0.0 %*	-	-	**-**	-
Il-Finlandja	**5.0**	***0.0 %***	-	-	**-**	-	5.0	-	**5.0**	*0.1 %*	-	-	**-**	-
L-Iżvezja	**6.6**	***0.0 %***	-	-	**-**	*0.0 %*	4.6	1.9	**6.6**	*0.1 %*	-	-	**-**	-
Ir-Renju Unit	**232.7**	***1.0 %***	185.0	8.5	**193.5**	*2.2 %*	-	-	**-**	-	39.2	-	**39.2**	*0.7 %*
Mhux attribwibbli	**1.5**	***0.0 %***	1.5	-	**1.5**	*0.0 %*	-	-	**-**	-	-	-	**-**	-
Total Kumplessiv	**23 732.1**	***100.0 %***	**1 469.2**	**7 222.6**	**8 691.8**	***100.0 %***	**2 687.1**	**7 100.8**	**9 787.9**	***100.0 %***	**4 968.2**	**284.2**	**5 252.4**	***100.0 %***

Nota: Il-valuri f'miljun EUR fi Frar 2018; l-ammonti mħallsa / allokati; l-ammonti għall-proġetti transkonfinali allokati b'mod indaqs bejn l-Istati Membri kkonċernati; biex tkun garantita l-koerenza fit-tabella kollha, id-*data* hija kif ġiet irreġistrata mill-Kummissjoni Ewropea. Għalhekk, minħabba metodoloġiji differenti, għall-Istati Membri awditjati, dawn jistgħu jvarjaw mill-valuri fit-test tar-Rapport Speċjali; id-*data* teskludi l-appoġġ tal-ERTMS u s-self tal-BEI.
Sors: Il-Kummissjoni Ewropea. Il-QEA.

ANNESS III

Analiżi tal-proġetti

Pajjiż	HSL	Kodiċi tal-Proġett	Titolu tal-Proġett	Spiża Totali Inizjali (miljun EUR)	Għotja Inizjali tal-UE (miljun EUR)	Spiża Totali Reali (miljun EUR)	Għotja Reali tal-UE (miljun EUR)	Tul totali tal-medda kkofinanzjata (f'km)	Spiża għal kull km (miljun EUR)	L-output inkiseb fil-ħin u skont il-baġit? Intużat mill-ewwel wara t-tmiem tal-kostruzzjoni?	Ir-riżultati mistennija nkisbu?	L-objettivi ntlaħqu?
Spanja	Madrid - Barċellona - FF	1999ES16CPT001	Suministro y montaje de materiales de vía en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa. Tramo Madrid-Lleida	745	464	848.1	464	485	1.7	Le, kien hemm dewmien u spejjeż li kienu ogħla milli ppjanat	Iva	Iva, parzjalment
Spanja	Madrid - Barċellona - FF	2001ES16CPT009	Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Lleida-Martorell (Platforma). Subtramos XI-A y XI-B (Sant Sadurní D'Anoia - Gelida)	78.1	48.5	73.3	43.3	6.3	11.7	Iva parzjalment, kien hemm dewmien iżda ma kienx hemm spejjeż li kienu ogħla milli ppjanat	Iva, parzjalment	Iva, parzjalment
Spanja	Madrid - León	2002ES16CPT002	Nuevo acceso ferroviario al Norte y Noroeste de España, Madrid - Segovia - Valladolid / Medina del Campo. Tramo: Soto del Real – Segovia. Túnel de Guadarrama (Infraestructura y vía)	1 380.3	1 001,4	1 702.5	1 001.4	32.5	52.4	Le, kien hemm dewmien u spejjeż li kienu ogħla milli ppjanat	Iva	Iva
Spanja	Madrid - León	2009ES162PR011	Línea de Alta Velocidad Venta de Baños-Palencia-León Plataforma Fase I	365.8	102.7	384.8	125.6	92.9	4.1	Le, kien hemm dewmien u spejjeż li kienu ogħla milli ppjanat	Iva, parzjalment	Iva, parzjalment
Spanja	Eje Atlántico	2003ES161PR008	Eje Atlántico. Tramo Santiago-Oroso (Variante de Berdia)	85.5	55.2	101.8	49.5	9.1	11.2	Iva parzjalment, kien hemm dewmien żgħir u spejjeż li kienu ogħla milli ppjanat	Le	Iva
Spanja	Madrid-Galicia	2009-ES-19091-E	Línea de alta velocidad Madrid-Galicia para tráfico mixto. Tramo La Hiniesta-Perilla-Otero-Cernadilla	211.5	35.2	243.4	35.2	83.2	2.9	Le, kien hemm dewmien u spejjeż li kienu ogħla milli ppjanat	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni, ebda objettiv reali; mhux possibbli li jsir il-kejl f'dan l-istadju
Spanja / il-Portugall	Madrid - Extremadura	2007-EU-03080-P	Studji u Xogħlijiet relatati mal-Assi Ferrovjarju ta' Veloċità Għolja tal-Ewropa tal-Lbiċ (PP3) - l-Assi Lisbona-Madrid: Sezzjoni Transkonfinali Evora-Merida	3 027.45	312.7	247.10 (parti ES), total 312.66	parti ES 29.00, parti PT 0.83	50+80 (in-naħa tal-PT)	4.9	Le, kien hemm tnaqqis kbir fl-ambitu	Le	Le
Spanja / Franza	Figueres - Perpiñán	2007-EU-03110-P	Xogħlijiet għall-kostruzzjoni ta' sezzjoni tal-linji ferrovjarji b'veloċità għolja bejn Perpignan u Figueras	994	69.8	952	60.6	51.9	18.3	Iva	Le	Le
Spanja / Franza	Y Vasca	2007-EU-03040-P	Il-fergħa tal-Atlantiku tas-sezzjoni internazzjonali tal-PP3 Vitoria-Dax (estudios y obras para la nueva linea de alta velocidad)	1 250	70	70.8 (il-parti ES)	5.1 (il-parti ES, 11.48 total)	16,5	4.3	Le, kien hemm dewmien sinifikanti u tnaqqis fl-ambitu	Le	Le
Spanja / Franza	Y Vasca	2014-EU-TM-0600-M	Il-Kuritur tal-Atlantiku: Sezzjoni Bergara-San Sebastian-Bayonne. Studji u xogħlijiet u servizzi għal xogħlijiet ta' segwitu. Fażi 1	1 165.1	459.3	M/A	M/A	67.8	17.2	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni iżda mistenni li jkun hemm dewmien	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni
Franza	Est-Européenne	2009-FR-17044-E	Seconde phase de la LGV Est Européenne entre Baudrecourt et Strasbourg - Réalisation du génie civil de la LGV	2 340	76	2 130	76	106	20.1	Iva parzjalment, kien hemm dewmien iżda ma kienx hemm spejjeż li kienu ogħla milli ppjanat	Iva, parzjalment	Iva
Franza	Est-Européenne	2005-FR-401-b-P	Ligne à grande vitesse Est - section Vair es - Baudrecourt : installations et projets d'accompagnement dans râtelier de maintenance de l'OURCQ et gares nouvelles	92.3	3	93.4	1	m/a	m/a	Le, kien hemm dewmien u spejjeż li kienu ogħla milli ppjanat	Iva	Iva
Franza	Rhin-Rhône	2007-FR-24070-P	Ligne à grande vitesse (LGV) Rhin - Rhône Branche Est	2 312	198	2 610	198	137.5	19	Le, kien hemm dewmien u spejjeż li kienu ogħla milli ppjanat	Le	Iva, parzjalment
Franza	Rhin-Rhône	2010-FR-92204-P	Adaptation de la ligne existante entre Mulhouse et la frontière en vue de la circulation de trains à grande vitesse (TGV) ou d'intercity express (ICE) sur l'axe Mulhouse-Mullheim (Fribourg)	4,1	0,7	3,4	0,6	4	0.9	Iva	Iva	Iva, parzjalment. Ebda ERTMS ma tintuża fuq il-linja ferrovjarja

L-Italja	Milan - Venezja	2012-IT-06072-P	Tratta AV/AC Treviglio - Brescia: completamento 1° lotto costruttivo tratta e realizzazione opere di sistemazione stazione di Brescia.	644	123	644.2	114.2	51.3	12.6	Parzjalment, id-dewmien ma jaffettwax il-ftuħ mistenni tal-linja ferrovjarja	Iva	Iva, iżda r-riżultati se jkunu viżibbli biss meta l-linja kollha tibda topera
L-Italja	Milan - Venezja	2011-IT-93095-P	Tratta AV/AC Treviglio - Brescia: opere civili (fase)	26.4	5	26.4	4.9	0.3	87.1	Parzjalment, id-dewmien ma jaffettwax il-ftuħ mistenni tal-linja ferrovjarja	Iva	Iva, iżda r-riżultati se jkunu viżibbli biss meta l-linja kollha tibda topera
L-Italja	Turin - Salerno	2006IT161PR003	Tratta Campana della linea AV/AC Roma-Napoli	273	118.7	273	118.7	14.8	18.5	Parzjalment, il-proġett sar fil-ħin, iżda kien hemm dewmien ta' tliet snin għall-ftuħ tal-linja ferrovjarja	Iva	Iva
L-Italja	Turin - Salerno	Attività 6 OP 1994-1999	Linea AV/AC Roma – Napoli (tratta campana): realizzazione di parte del I lotto e del II lotto	712.7	146.3	713	234.6	58	12.3	Le, kien hemm dewmien sinifikanti fl-ikkompletar	Iva	Iva
L-Italja	München - Verona	2007-IT-01030-M	Linja ta' aċċess fin-Nofsinhar tal-Mina ta' Brenner	422.3*	58.8	82.2**	14.5	m/a**	m/a**	Le, kien hemm dewmien kbir u tnaqqis fl-ambitu.	Le	Le
L-Italja / L-Awstrija	München - Verona	2014-EU-TM-0190-W	Mina ta' Bażi ta' Brenner - Xogħlijiet	9 300***	878.6	għadhom għaddejjin***	għadhom għaddejjin	64***	145***	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni
L-Italja / L-Awstrija	München - Verona	2014-EU-TM-0186-S	Mina ta' Bażi ta' Brenner - Studji	9 300***	302.9	għadhom għaddejjin***	għadhom għaddejjin	64***	145***	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni
L-Italja / L-Awstrija	München - Verona	2007-EU-01190-S	Proġett Prijoritarju TEN Nru 1: Mina ta' Bażi ta' Brenner - Studji	9 300***	193.4	għadhom għaddejjin***	193.35	64***	145***	Parzjalment, kien hemm dewmien ta' sena	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni
L-Italja / L-Awstrija	München - Verona	2007-EU-01180-P	Proġett Prijoritarju TEN Nru 1: Mina ta' Bażi ta' Brenner - Xogħlijiet	9 300***	592.7	għadhom għaddejjin***	65.8	64***	145***	Le, kien hemm dewmien kbir	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni
L-Italja / L-Awstrija	München - Verona	2012-EU-01098-S	Proġett Prijoritarju TEN Nru 1: Mina ta' Bażi ta' Brenner - Studji	9 300***	85.7	għadhom għaddejjin***	70.9	64***	145***	Iva parzjalment, l-ambitu ma ntlaħaqx għalkollox	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni
Il-Ġermanja/ l-Awstrija	München - Verona	2012-EU-01092-S	Studju minn qabel għal-Linja ta' Aċċess fit-Tramuntana għall-Mina ta' Bażi ta' Brenner bejn Munich (il-Ġermanja) u Radfeld (l-Awstrija)	6.7	3.4	M/A	0.7	M/A	M/A	Le, kien hemm dewmien ta' ħames snin	Le	Le
Il-Ġermanja	Berlin - Leipzig/Halle - Erfurt - Nurnberg - München	2009DE161PR002	Neubau VDE 8.1 Ebensfeld - Erfurt, Einzelmaßnahmen Projektabschnitt Thüringen	705.8	239.3	815	239.3	60.9	13.4	Iva parzjalment, kien hemm spejjeż li kienu ogħla milli ppjanat iżda ma kien hemm ebda dewmien	Iva	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni
Il-Ġermanja	Berlin - Leipzig/Halle - Erfurt - Nurnberg - München	2007-DE-01050-P	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 8.2, Neubaustrecke (NBS) Erfurt - Leipzig/Halle, Abschnitt Erfurt- Halle bzw. Gröbers	762	48.8	770	48.8	122	6.3	Iva parzjalment, kien hemm ftit spejjeż li kienu ogħla milli ppjanat	Iva parzjalment, fuq il-linja ferrovjarja kien hemm merkanzija ferrovjarja	Iva, parzjalment, billi ma kien hemm ebda merkanzija ferrovjarja fuq il-linja u l-ħinijiet tal-ivvjaġġar mistennija ma ntlaħqux kompletament
Il-Ġermanja	Stuttgart - München	2007-DE-17200-P	Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen einschl. Stuttgart 21	2 894.5	135.1	6 526	128.8	57	114.5	Le, kien hemm ħafna dewmien u spejjeż li kienu ogħla milli ppjanat	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni
Il-Ġermanja	Stuttgart - München	2007-DE-17010-P	Neubaustrecke Wendlingen - Ulm	2 065.5	117.2	3 259	117.2	59.6	54.7	Le, kien hemm ħafna dewmien u spejjeż li kienu ogħla milli ppjanat	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni
Il-Portugall	Lisbona - Madrid	2014-PT-TM-0627-M	Ligação Ferroviaria Sines/Elvas (Espanha): Troco Evora-Caia e Estação Técnica ao km 118 da Linha do Sul (Railway connection Sines/Elvas (Spanja): Sezzjoni Évora-Caia u Stazzjon Tekniku f'118-il km mil-Linja tan-Nofsinhar)	814.7	127.7	M/A	M/A	130	6.3	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni	Għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni

* Il-figura hija relatata mal-ispiża eliġibbli totali.
** Il-proġett kien soġġett għal tnaqqis sever fl-ambitu.
*** Skont stima mwettqa fil-mument tal-awditu għall-proġett globali tal-Mina ta' Bażi ta' Brenner.

ANNESS IV

Data ewlenija relatata mal-HSR għal kull Stat Membru

Data tal-input

	HSR – ikkompletata *(km)*	**HSR - ikkompletata u taħt kostruzzjoni** *(km)*	**Spiża Totali – ikkompletata** *(miljun EUR)*	**Spiża Totali - ikkompletata u taħt kostruzzjoni** *(miljun EUR)*	**Kofinanzjament mill-UE - ikkompletata u taħt kostruzzjoni** *(miljun EUR)*	**Passiġġieri-km** *(biljun)*	**Popolazzjoni** *(miljun)*
Spanja	2 675	3 827	31 015	53 554	14 071	13.4	46.2
Franza	2 548	2 628	38 395	40 382	1 406	49.0	67.0
L-Italja	1 144	1 280	31 812	41 912	724	20.0	60.6
Il-Ġermanja	2 141	2 331	28 506	34 105	2 694	27.2	82.8

Indikaturi ewlenin tal-prestazzjoni kkalkulati

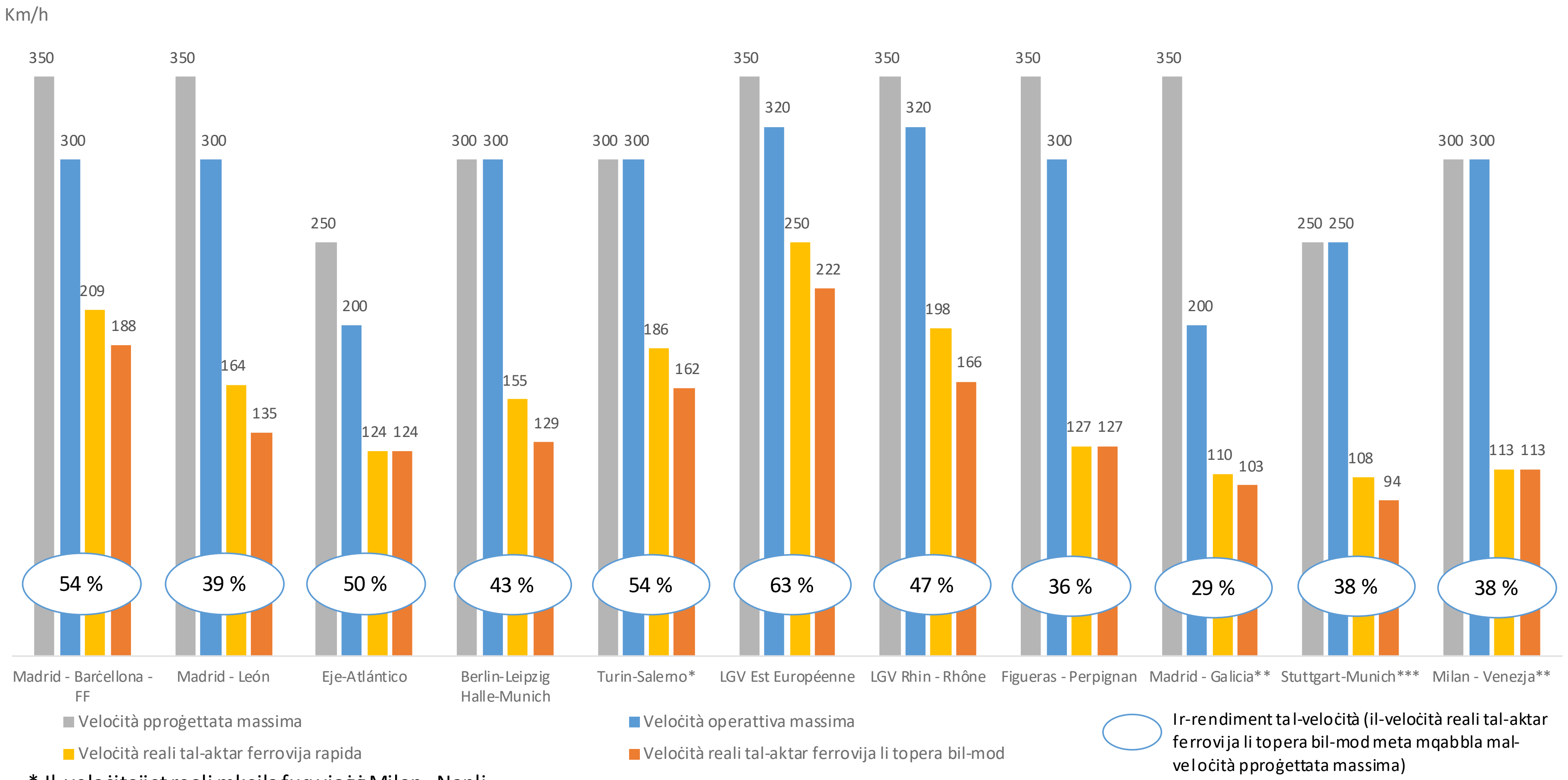
	Spiża Totali - ikkompletata / km	**Spiża Totali - ikkompletata u taħt kostruzzjoni / km**	**Spiża Totali - ikkompletata / *per capita***	**Spiża Totali - ikkompletata u taħt kostruzzjoni / *per capita***	**Spiża Totali - ikkompletata / km / *per capita***	**Spiża Totali - ikkompletata u taħt kostruzzjoni / km / *per capita***	**Kofinanzjament mill-UE / *per capita***	**Passiġġieri-km (miljun) / km HSR**	**Passiġġieri-km / *per capita***
Spanja	12	14	671	1 159	0.25	0.30	305	5.0	290
Franza	15	15	573	603	0.22	0.23	21	19.2	731
L-Italja	28	33	525	692	0.46	0.54	12	17.5	330
Il-Ġermanja	13	15	344	412	0.16	0.18	33	12.7	329

Nota: Għall-Franza u għall-Italja, iċ-ċifri ma jinkludux il-konnessjonijiet transkonfinali bejn il-mina ta’ Bażi ta’ Brenner u l-mina ta’ Lyon - Turin;
L-istima dwar il-passiġġieri-km għall-Italja hija l-aħħar waħda pubblikament disponibbli.

Sors: Il-QEA, l-amministrazzjoni nazzjonali, il-maniġers tal-infrastruttura u l-operaturi ferrovjarji.

ANNESS V

Analiżi tar-rendiment tal-veloċità



* Il-veloċitajiet reali mkejla fuq vjaġġ Milan - Napli.

** Tinkludi l-meded HSL li għadhom fil-fażi tal-kostruzzjoni jew tal-ippjanar.

*** Tinkludi l-meded HSL li għadhom fil-fażi tal-kostruzzjoni jew tal-ippjanar; il-veloċità operattiva massima hija preżunta ugwali għall-veloċità massima pproġettata.

ANNESS VI

Il-fehma ta' ċittadin: Valutazzjoni tal-ħinijiet tal-ivvjaġġar, tal-prezzijiet u tal-konnessjonijiet fuq il-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja awditjati: il-metodoloġija u d-*data*

Il-metodoloġija applikata għall-ġbir tad-*data*:

Ix-xogħol kien jikkonsisti fil-ġbir tal-prezzijiet tal-biljetti u tad-*data* tal-ivvjaġġar applikabbli f'dati partikolari għall-punti tal-oriġini u tad-destinazzjoni tal-linji ta' veloċità għolja awditjati, bl-użu tal-mezzi tat-trasport tal-HSR, tal-ferrovija konvenzjonali u bl-ajru, u bl-analiżi ta' kwalunkwe xejra partikolari skoperta fuq dawn ir-rotot li ġejjin.

Stat Membru	HSL għall-awditjar	Informazzjoni dwar il-prezzijiet u l-ivvjaġġar	Stazzjonijiet ferrovjarji korrispondenti
Spanja	Madrid-Barċellona-Fruntiera ta' Franza	Madrid-Barċellona	Madrid Puerta de Atocha - Barcelona Sants
	Madrid-Galicia-Eje Atlántico	Madrid-Santiago de Compostela	Madrid Chamartín - Santiago de Compostela
	Madrid-Valladolid-León	Madrid-León	Madrid Chamartín - León
Il-Ġermanja	Stuttgart-Munich	Stuttgart-Munich	Stuttgart Hbf - Munich Hbf
	Berlin-Munich	Leipzig/Halle-Munich	Leipzig Hbf - Munich Hbf
L-Italja	Turin-Salerno	Turin-Ruma	Torino Porta Nuova - Roma Termini
	Milan-Venezja	Milan-Venezja	Milano Centrale - Venezia S. Lucia
Franza	LGV Est-Européenne	Pariġi-Strasburgu	Paris EST - Stazzjon ta' Strasburgu
	LGV Rhin-Rhône	Dijon-Mulhouse	Dijon Ville - Mulhouse Ville

L-ewwel parti tax-xogħol kienet tikkonsisti fil-ġbir tad-*data* biex tinkiseb l-informazzjoni u d-*data* dwar l-aktar prezz baxx tal-biljett (inkluż it-taxxi) biex jinxtara biljett għall-ġurnata kkonċernata, u fl-aktar mument loġiku tal-ġurnata għall-komunità tal-ivvjaġġar ikkonċernata, filwaqt li t-tieni parti kienet tinvolvi l-osservazzjoni tal-għadd ta’ konnessjonijiet tal-ivvjaġġar bejn iż-żewġ stazzjonijiet f’dik il-ġurnata (billi nindikaw jekk hemmx anqas minn 10, bejn 10 u 20, jew aktar minn 20 konnessjoni possibbli). L-ambitu dettaljat tax-xogħol kien dan li ġej:

- Għadd ta’ tipi differenti ta’ trasportazzjoni: 3: Il-ferroviji ta’ veloċità għolja, il-ferroviji konvenzjonali u t-trasport bl-ajru (il-kowċijiet għal distanzi twal ġew analizzati b’mod separat mill-QEA);
- Għadd ta’ destinazzjonijiet / rotot: disgħa kif indikat hawn fuq;
- Għadd ta’ direzzjonijiet (kull rotta hija bidirezzjonali; eż. MAD-BCN u BCN-MAD): tnejn, iżda limitati għall-punti tal-oriġini u tad-destinazzjoni;
- Għadd ta’ ġranet ta’ tluq differenti fil-ġimgħa: tnejn (biljett bir-ritorn mit-Tnejn sal-Erbgħa li normalment jattira klijenti li jivvjaġġaw għal xogħol; biljett bir-ritorn mill-Ġimgħa sal-Ħadd, li normalment jattira passiġġieri li jivvjaġġaw għal skop ta’ divertiment);
- Dati tal-ivvjaġġar: 4 ġimgħat b’dati approssimattivi (mill-5 sad-9 ta' Ġunju 2017; mit-3 sas-7 ta' Lulju 2017; mill-31 ta' Lulju sal-4 ta' Awwissu 2017, u mit-28 ta' Awwissu sat-3 ta' Settembru 2017);
- Ħinijiet tal-ivvjaġġar f’kombinament mal-ġranet tal-ivvjaġġar imsemmija hawn fuq: (Ivvjaġġar għal xogħol: it-tluq bejn is-7 u d-9 AM u r-ritorn bejn l-4 u s-6 PM; Ivvjaġġar għal divertiment: it-tluq bejn l-10 u 12 PM u r-ritorn bejn il-5 u s-7 PM);
- Għadd ta’ ħinijiet tar-riżervazzjonijiet: tlieta (tliet xhur bil-quddiem tal-ewwel ġurnata tal-ivvjaġġar; ġimagħtejn bil-quddiem tal-ewwel ġurnata tal-ivvjaġġar; “Tal-aħħar minuta”: il-ġurnata tax-xogħol qabel l-ewwel ġurnata tal-ivvjaġġar);
- Id-*data* li għandha tinġabar: Id-data tat-tluq u tal-wasla; il-prezz f’euro tal-biljett tar-ritorn; id-durata tal-vjaġġ f’minuti. Għadd tal-konnessjonijiet ta’ kuljum.

Ix-xogħol tal-ġbir tad-*data* beda f’Marzu 2017 biex ir-riżervazzjoni tal-vjaġġ issir “3 xhur bil-quddiem” matul l-ewwel data msemmija hawn fuq. Għall-ivvjaġġar għal xogħol il-prijorità

kienet fuq il-ħin aktar milli l-flus, u fil-każ tal-ivvjaġġar għal divertiment il-prijorità kienet fuq il-flus aktar milli l-ħin. Il-loġika applikata fir-riżervazzjoni tal-biljett kienet li jekk passiġġier li jkun qed jivvjaġġa għal skopijiet ta’ xogħol ikollu disponibbli żewġ alternattivi fi ħdan il-perjodu ta’ żmien maqbul u vjaġġ minnhom ikun EUR 20 irħas iżda jdum 30 minuta aktar, il-prijorità se tingħata lill-ferrovija li tasal aktar malajr u li tkun kemxejn aktar għalja. L-istess se jkun applikabbli għall-ivvjaġġar għal divertiment: jekk il-vjaġġ bil-ferrovija jieħu 30 minuta aktar iżda jkun EUR 20 irħas, trid tintgħażel din il-ferrovija.

Prezzijiet u ħinijiet tal-ivvjaġġar medji: stampa ġenerali

Rotta	Prezz Medju u Durata tal-Ivvjaġġar												Għadd ta' konnessjonijiet
	Ivvjaġġar għal xogħol						Ivvjaġġar għal divertiment						
	Ferroviji ta' veloċità għolja		Ferroviji Konvenzjonali		Trasport bl-ajru		Ferroviji ta' veloċità għolja		Ferroviji Konvenzjonali		Trasport bl-ajru		
Madrid - Barċellona - Madrid	EUR 177	5 sigħat u 19-il min	EUR 120	12-il siegħa u 4 min	EUR 225	Sagħtejn u 45 min	EUR 169	5 sigħat u 35 min			EUR 218	Sagħtejn u 40 min	20-30
Barċellona - Madrid – Barċellona	EUR 155	5 sigħat u 17-il min	EUR 124	11-il siegħa u 43 min	EUR 244	Sagħtejn u 45 min	EUR 167	5 sigħat u 30 min	EUR 130	11-il siegħa u 19-il min	EUR 223	Sagħtejn u 43 min	20-30
Madrid - Santiago - Madrid	EUR 81	11-il siegħa u 6 min			EUR 229	Sagħtejn u 27 min							<10
Santiago - Madrid - Santiago	EUR 82	10 sigħat u 40 min					EUR 81	10 sigħat u 36 min					<10
Madrid - Leon - Madrid	EUR 69	4 sigħat u 38 min	EUR 63	10 sigħat u 13-il min			EUR 81	4 sigħat u 57 min					10
Leon - Madrid - Leon	EUR 71	4 sigħat u 56 min											10
Stuttgart - Munich - Stuttgart	EUR 76	4 sigħat u 36 min	EUR 88	6 sigħat u 49 min			EUR 63	4 sigħat u 37 min	EUR 84	6 sigħat u 46 min			50-60
Munich - Stuttgart - Munich	EUR 74	4 sigħat u 31 min	EUR 88	6 sigħat u 46 min	EUR 229	Siegħa u 30 min	EUR 65	4 sigħat u 33 min	EUR 84	6 sigħat u 45 min			50-60
Leipzig - Munich - Leipzig	EUR 135	10 sigħat u 15-il min	EUR 117	13-il siegħa u 33 min			EUR 108	10 sigħat u 45 min	EUR 87	13-il siegħa u 39 min			40-45
Munich - Leipzig - Munich	EUR 113	10 sigħat u 28 min	EUR 118	13-il siegħa u 32 min	EUR 340	Siegħa u 50 min	EUR 91	10 sigħat u 18-il min	EUR 92	14-il siegħa u 26 min			40-45

Turin - Ruma - Turin	EUR 137	9 sigħat u 8 min	EUR 125	12-il siegħa u 55 min	EUR 276	Sagħtejn u 24 min	EUR 157	8 sigħat u 43 min	EUR 159	13-il siegħa u 15-il min	EUR 236	Sagħtejn u 20 min	20-50
Ruma - Turin - Ruma	EUR 134	9 sigħat u 10 min	EUR 127	13-il siegħa u 53 min	EUR 289	Sagħtejn u 23 min	EUR 140	8 sigħat u 54 min	EUR 121	20 siegħa u 44 min	EUR 165	Sagħtejn u 30 min	20-50
Milan - Venezja - Milan	EUR 68	4 sigħat u 50 min	EUR 51	6 sigħat u 40 min			EUR 82	4 sigħat u 50 min	EUR 53	7 sigħat u 42 min			20-50
Venezja - Milan - Venezja	EUR 65	4 sigħat u 50 min	EUR 50	7 sigħat u 4 min			EUR 66	4 sigħat u 50 min	EUR 51	7 sigħat u 56 min			20-50
Pariġi - Strasburgu - Pariġi	EUR 161	3 sigħat u 40 min					EUR 173	3 sigħat u 44 min					15-20
Strasburgu - Pariġi - Strasburgu	EUR 154	3 sigħat u 51 min					EUR 162	3 sigħat u 36 min					15-20
Dijon - Mulhouse -Dijon	EUR 49	Sagħtejn u 28 min											15-20
Mulhouse -Dijon - Mulhouse							EUR 62	Sagħtejn u 42 min					15-20

Sors: Advito u l-QEA. L-ispazji l-griżi jindikaw li d-*data* mhix disponibbli; il-kolonna "Numru ta' konnessjonijiet" turi l-għadd medju ta' vjaġġi bir-ritorn diretti bejn l-ibliet imsemmija matul perjodu ta' 24 siegħa.

Medji skont il-pajjiż li żorna

Pajjiż	Euro għal kull minuta ta' vvjaġġar						Euro għal kull kilometru ta' vvjaġġar	
	Ivvjaġġar għal xogħol			Ivvjaġġar għal divertiment			Ivvjaġġar għal xogħol	Ivvjaġġar għal divertiment
	Ferroviji ta' veloċità għolja	Ferroviji Konvenzjonali	Trasport bl-ajru	Ferroviji ta' veloċità għolja	Ferroviji Konvenzjonali	Trasport bl-ajru	Ferroviji ta' veloċità għolja	Ferroviji ta' veloċità għolja
Spanja	€0.30	€0.15	€1.47	€0.35	€0.19	€1.37	€0.10	€0.12
Il-Ġermanja	€0.24	€0.18	€2.82	€0.19	€0.16		€0.15	€0.12
L-Italja	€0.24	€0.14	€1.97	€0.27	€0.13	€1.39	€0.12	€0.13
Franza	€0.58			€0.64			€0.17	€0.19

Sors: Advito u l-QEA. Il-veloċitajiet medji fuq il-konnessjonijiet ta' veloċità għolja ta' hawn fuq kienu ta' 157 km/h fi Spanja, 103 km/h fil-Ġermanja, 126 km/h fl-Italja, u 183 km/h fi Franza.

ANNESS VII

L-impatt tal-istazzjonijiet fuq il-ħin u fuq il-veloċità tal-vjaġġ

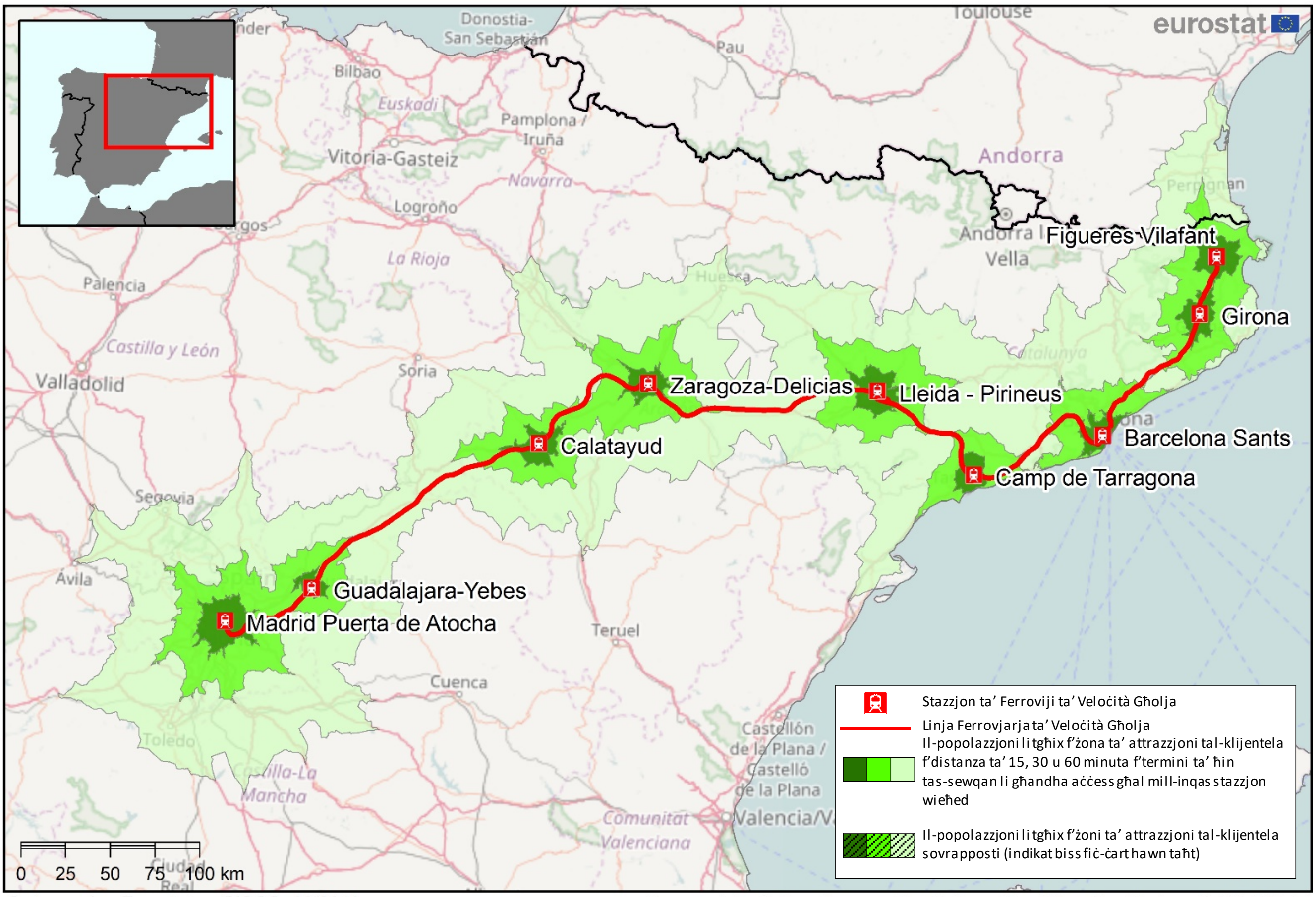
HSL	Oriġini-Destinazzjoni	Tul f'km	Numru ta' stazzjonijiet	Distanza medja bejn l-istazzjonijiet (km)	L-iqsar distanza medja bejn l-istazzjonijiet (km)	L-itwal distanza medja bejn l-istazzjonijiet (km)	L-aktar vjaġġ dirett (min)	L-inqas vjaġġ dirett (min)	Differenza (min)	"Spiża tal-ħin" ta' kull stazzjon intermedju	Il-veloċità medja fuq l-aktar vjaġġ dirett (km/h)	Il-veloċità medja fuq l-inqas vjaġġ dirett (km/h)	Differenza (km/h)	"Spiża tal-veloċità medja" ta' kull stazzjon intermedju (km/h)
Madrid-Barċellona-FF	Madrid - Figueres Vilafant	797	9	100	35	157	215	255	40	10	209	188	21.49	5.37
Madrid-León	Madrid - León	345	5	86	51	114	126	153	27	9	164	135	28.99	7.2
Eje Atlantico	Vigo - A Coruña	165	5	41	26	61	80	80	M/A	M/A	124	124	M/A	M/A
Turin-Salerno	Turin - Salerno*	1 007	14	77	4	253	255*	292*	37*	7*	186*	162*	23.55*	4.71*
Milan-Venezja	Milan - Venezja	273	7	46	8	84	145	145	M/A	M/A	113	113	M/A	M/A
LGV Est Européenne	Pariġi - Strasburgu	441	5	110	68	137	106	119	13	7	250	222	27.27	13.64
LGV Rhin-Rhône	Dijon - Mulhouse	205	4	68	46	82	62	74	12	6	198	166	32.17	16.09
Stuttgart-München	Stuttgart - München	267	8	38	6	191	134	154	20	4	108	94	14.00	2.74
Berlin - Leipzig/Halle - Erfurt - Nurnberg - München	Berlin - München	672	15	48	2	94	240	312	72	12	155	129	25.77	4.28

*L-impatt tal-istazzjon fuq il-ħinijiet u l-veloċità tal-ivvjaġġar ġie kkalkulat fuq vjaġġ Milan - Napli.

ANNESS VIII

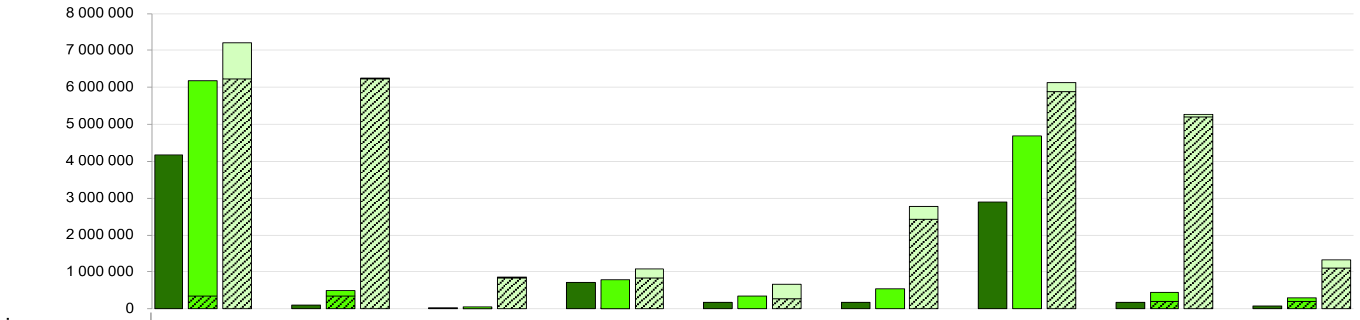
Mappa taż-żona ta' attrazzjoni tal-klijentela u d-*data* ewlenija għal kull linja ta' veloċità għolja awditjata, kif ukoll il-qsim tal-fruntieri li ġie eżaminat

Linja Ferrovjarja ta' Veloċità Għolja Madrid – Barċellona – Fruntiera ta' Franza



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

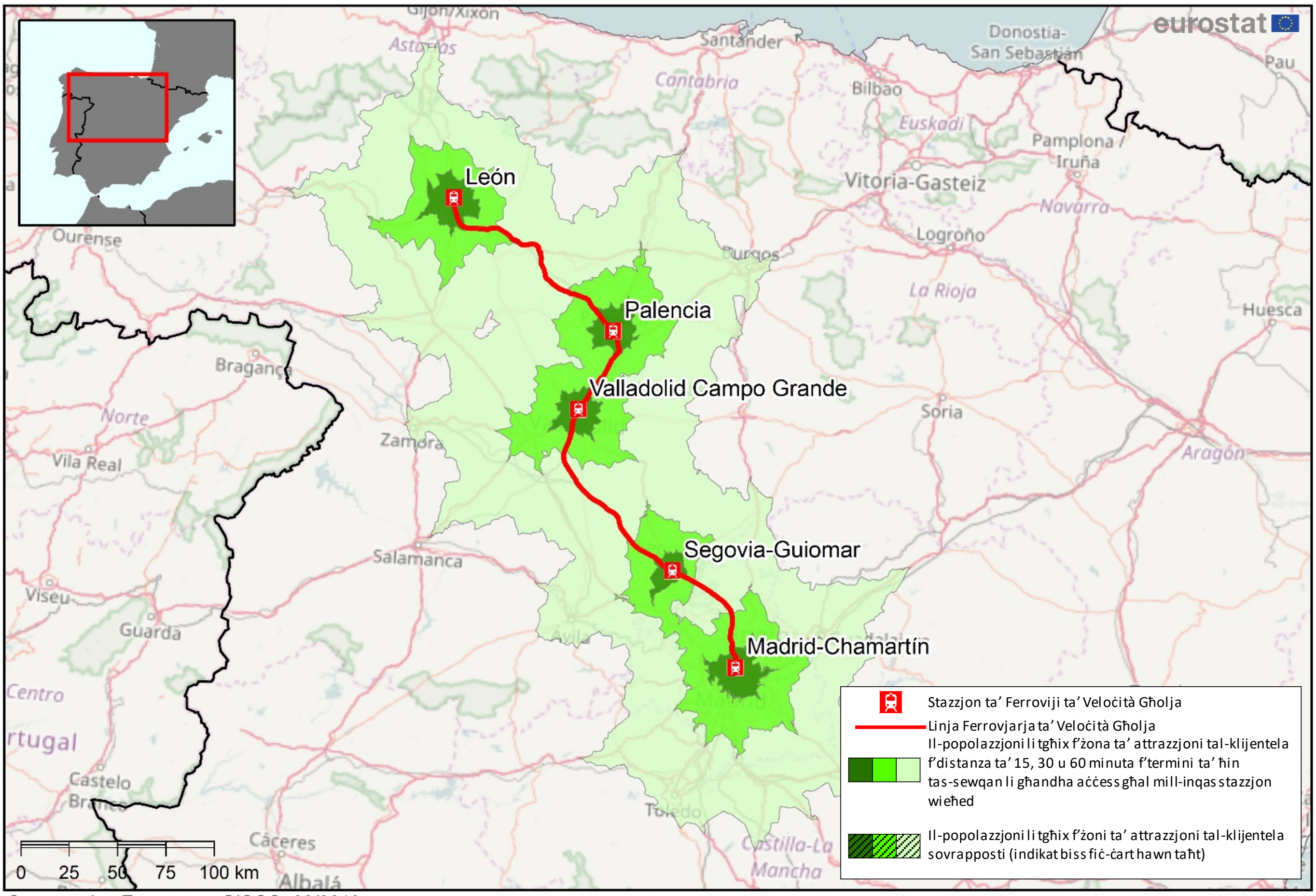
Tul	Spiża totali (VAT mhux inkluża)	Finanzjament mill-UE	Saturazzjoni tal-kapaċità tal-linja	Ferrovji ta' veloċità għolja (medja ta' kuljum)	Stazzjonijiet	Distanza medja bejn l-istazzjonijiet	Veloċitajiet: massimi skont id-disinn	Veloċitajiet: massimi operattivi	Veloċitajiet: medji reali	Veloċitajiet: minn veloċità massima skont id-disinn
km	*Miljun EUR*	*Miljun EUR*	*%*	*numru*	*numru*	*km*	*km/h*	*km/h*	*km/h*	*%*
797	12 109	3 553	45%	90	9	94*	350	300	188-209	54-60 %



Żona ta' attrazzjoni tal-klijentela	Madrid Puerta de Atocha	Guadalajara-Yebes	Calatayud	Zaragoza-Delicias	Lleida - Pirineus	Camp de Tarragona	Barcelona Sants	Girona	Figueres Vilafant
15-il minuta	4 159 000	93 000	28 000	709 000	180 000	179 000	2 901 000	176 000	74 000
30 minuta	6 176 000	501 000	58 000	799 000	338 000	541 000	4 683 000	441 000	306 000
60 minuta	7 197 000	6 263 000	872 000	1 096 000	660 000	2 767 000	6 136 000	5 263 000	1 325 000
- trikkib	6 239 000	6 240 000	848 000	851 000	277 000	2 440 000	5 879 000	5 194 000	1 121 000
- trikkib f'%	**87%**	**100%**	**97%**	**78%**	**42%**	**88%**	**96%**	**99%**	**85%**

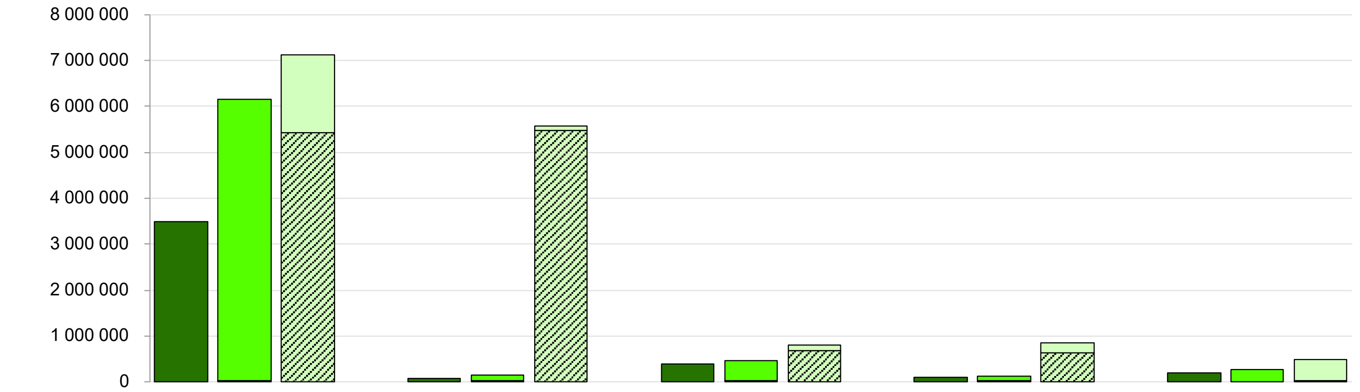
* Bl-esklużjoni tal-by-passes ta' Zaragoza u Lleida.

Linja Ferrovjarja ta' veloċità għolja Madrid – León



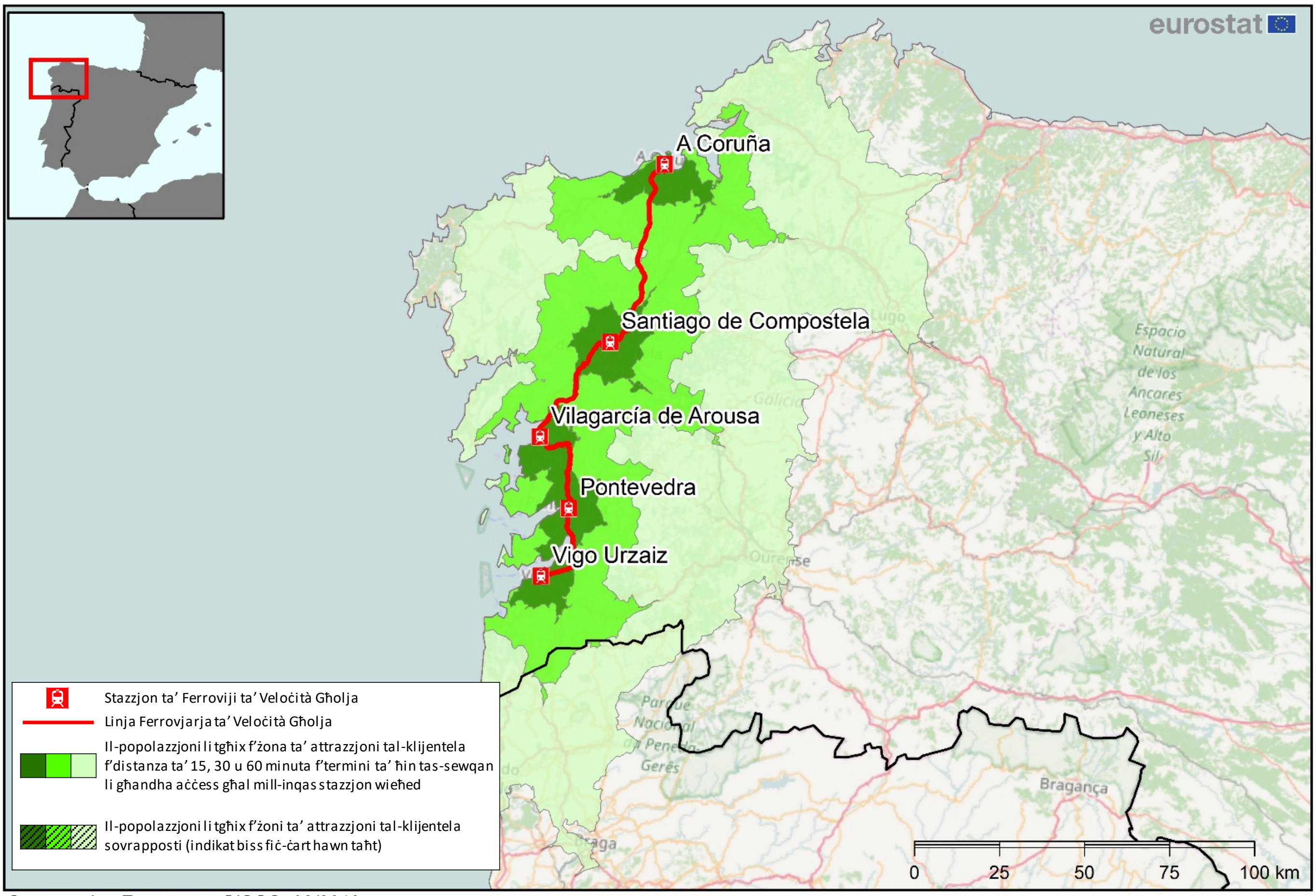
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Tul	Spiża totali (VAT mhux inkluża)	Finanzjament mill-UE	Saturazzjoni tal-kapaċità tal-linja	Ferroviji ta' veloċità għolja	Stazzjonijiet	Distanza medja bejn l-istazzjonijiet	Veloċitajiet: massimi skont id-disinn	massimi operattivi	medji reali	minn veloċità massima
km	*Miljun EUR*	*Miljun EUR*	*%*	*numru*	*numru*	*km*	*km/h*	*km/h*	*km/h*	*%*
345	5 415	2 118 *(34%)*	39%	47	5	86	350	300	135-164	39-47 %



Żona ta' attrazzjoni tal-klijentela	Madrid-Chamartín	Segovia-Guiomar	Valladolid Campo Grande	Palencia	León
15-il minuta	3 503 000	73 000	387 000	102 000	207 000
30 minuta	6 149 000	140 000	458 000	130 000	264 000
60 minuta	7 127 000	5 571 000	808 000	852 000	485 000
- trikkib	5 422 000	5 484 000	674 000	629 000	22 000
- trikkib f'%	76%	98%	83%	74%	5%

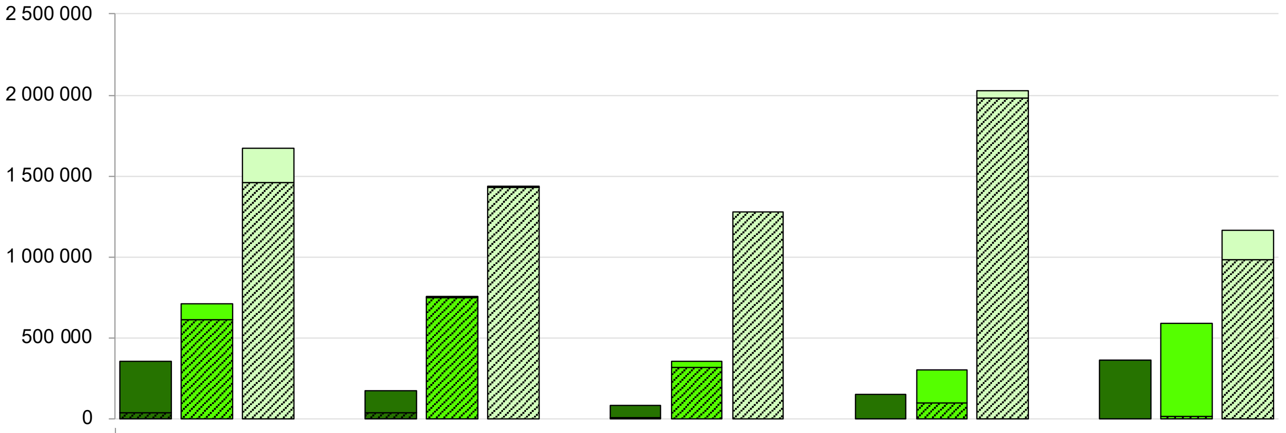
Linja Ferrovjarja ta' veloċità għolja Eje Atlantico



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

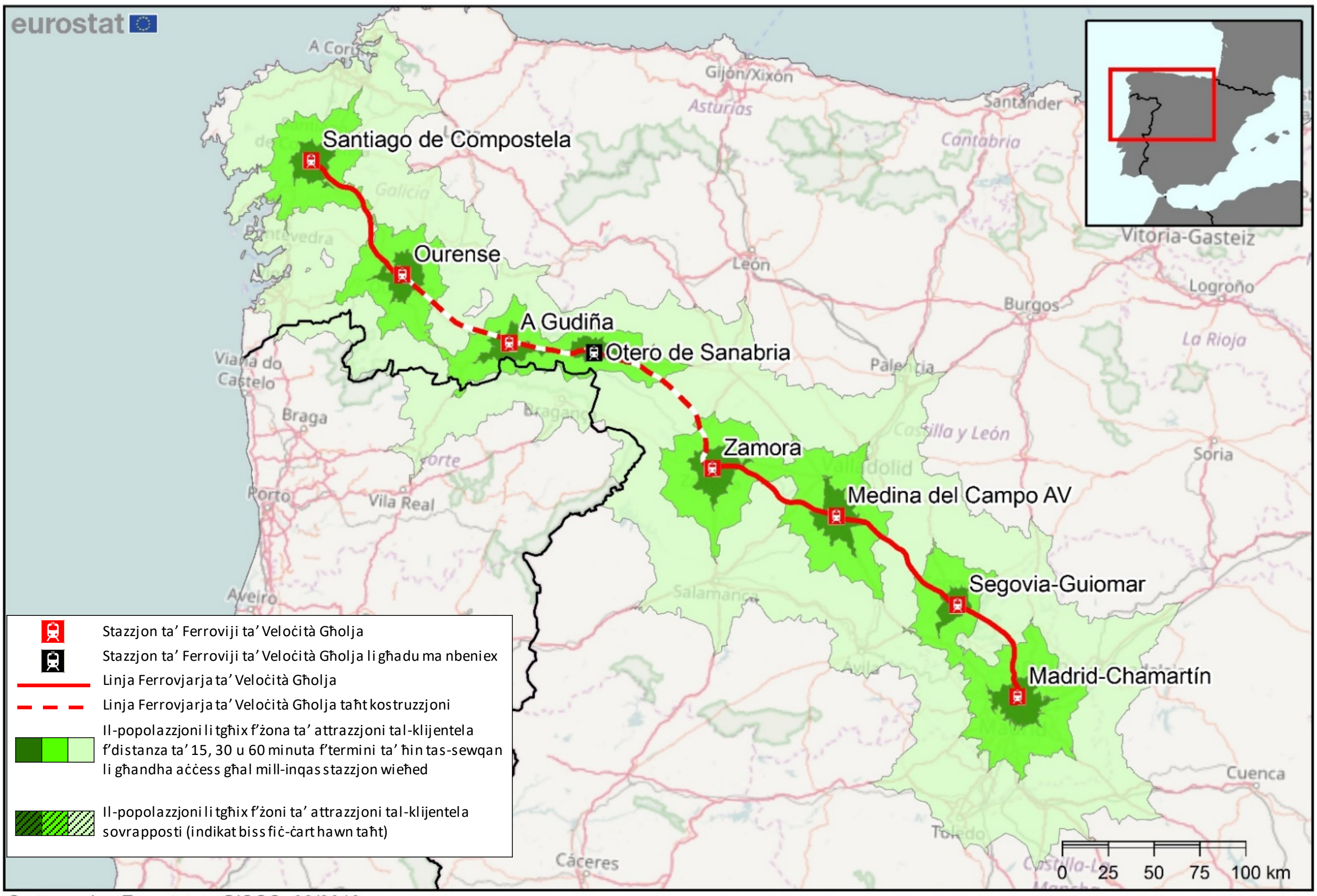
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Tul	Spiża totali (VAT mhux inkluża)	Finanzjament mill-UE	Saturazzjoni tal-kapaċità tal-linja	Ferroviji ta' veloċità għolja	Stazzjonijiet	Distanza medja bejn l-istazzjonijiet	Veloċitajiet: massimi skont id-disinn	massimi operattivi	medji reali	minn veloċità massima
km	*Miljun EUR*	*Miljun EUR*	*%*	*numru*	*numru*	*km*	*km/h*	*km/h*	*km/h*	*%*
165	2 596	418 *(14%)*	19%	22	5	41	250	200	124	50%



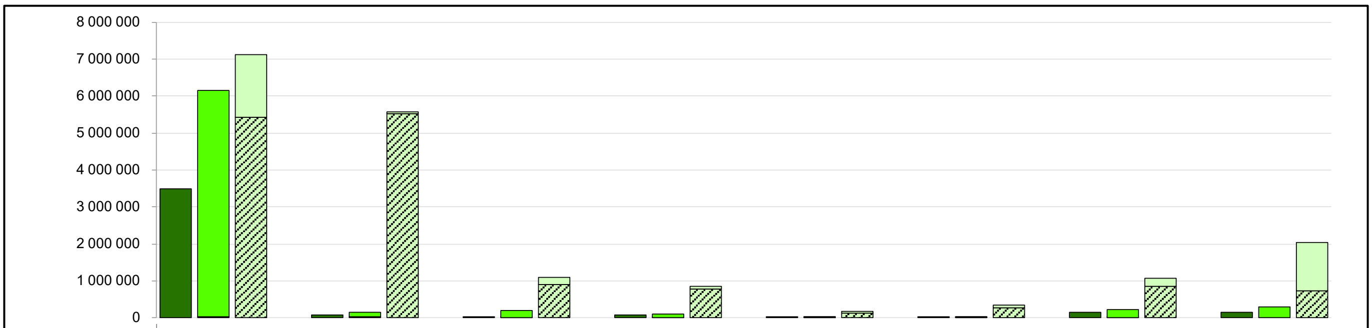
Żona ta' attrazzjoni tal-klijentela	Vigo Urzáiz	Pontevedra	Vilagarcía de Arousa	Santiago de Compostela	A Coruña
15-il minuta	353 000	175 000	82 000	153 000	359 000
30 minuta	712 000	754 000	355 000	300 000	588 000
60 minuta	1 669 000	1 432 000	1 281 000	2 028 000	1 163 000
- trikkib	1 462 000	1 431 000	1 281 000	1 985 000	983 000
- trikkib f'%	88%	100%	100%	98%	85%

Linja Ferrovjarja ta' veloċità għolja Madrid – Galicia



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Tul	Spiża totali (VAT mhux inkluża)	Finanzjament mill-UE	Saturazzjoni tal-kapaċità tal-linja	Ferroviji ta' veloċità għolja	Stazzjonijiet	Distanza medja bejn l-istazzjonijiet	Veloċitajiet: massimi skont id-disinn	Veloċitajiet: massimi operattivi	Veloċitajiet: medji reali	Veloċitajiet: minn veloċità massima
km	*Miljun EUR*	*Miljun EUR*	*%*	*numru*	*numru*	*km*	*km/h*	*km/h*	*km/h*	*%*
549	5 714*	440*	36 %**	22	8	78	350	200	103-110	29-31 %

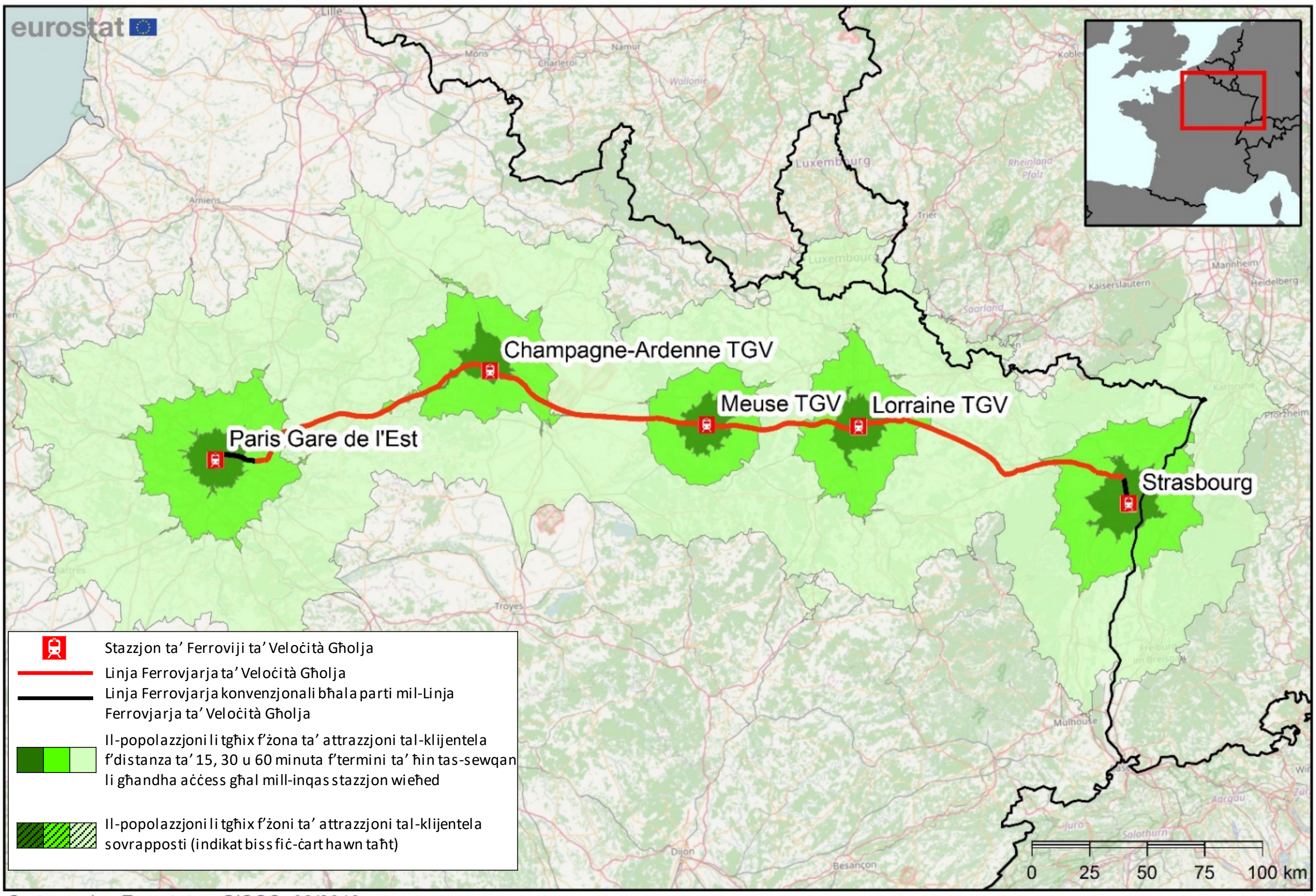


Żona ta' attrazzjoni tal-klijentela	Madrid-Chamartín	Segovia-Guiomar	Medina del Campo AV	Zamora	Otero de Sanabria	A Gudiña	Ourense	Santiago de Compostela
15-il minuta	3 503 000	73 000	33 000	81 000	6 000	4 000	140 000	153 000
30 minuta	6 149 000	140 000	189 000	108 000	13 000	36 000	230 000	300 000
60 minuta	7 127 000	5 571 000	1 086 000	850 000	163 000	352 000	1 081 000	2 028 000
- trikkib	5 422 000	5 535 000	895 000	774 000	126 000	277 000	849 000	732 000
- trikkib f'%	76%	99%	82%	91%	77%	79%	79%	36%

* L-Ispiża Totali u l-finanzjament mill-UE relatati mal-medda Medina del Campo - Galicia.

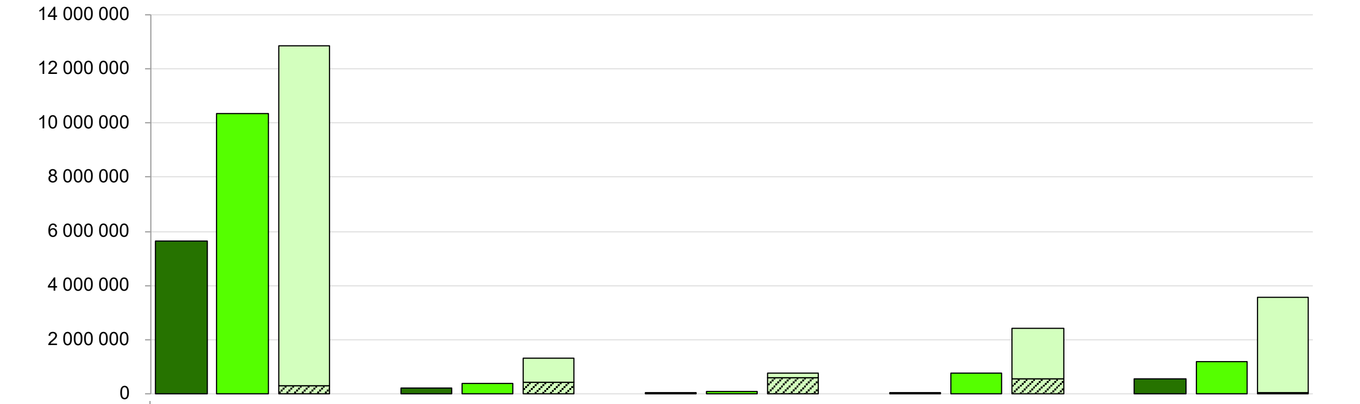
** Relatata mal-meded ta' veloċità għolja kkompletati.

Linja Ferrovjarja ta’ veloċità għolja Est Europééenne



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Tul	Spiża totali (VAT mhux inkluża)	Finanzjament mill-UE	Saturazzjoni tal-kapaċità tal-linja	Ferroviji ta’ veloċità għolja	Stazzjonijiet	Distanza medja bejn l-istazzjonijiet	Veloċitajiet: massimi skont id-disinn	massimi operattivi	medji reali	minn veloċità massima
km	*Miljun EUR*	*Miljun EUR*	*%*	*numru*	*numru*	*km*	*km/h*	*km/h*	*km/h*	*%*
406*	6 712	331 *(5%)*	50%	56	5	110**	350	320	222-250	63-71 %

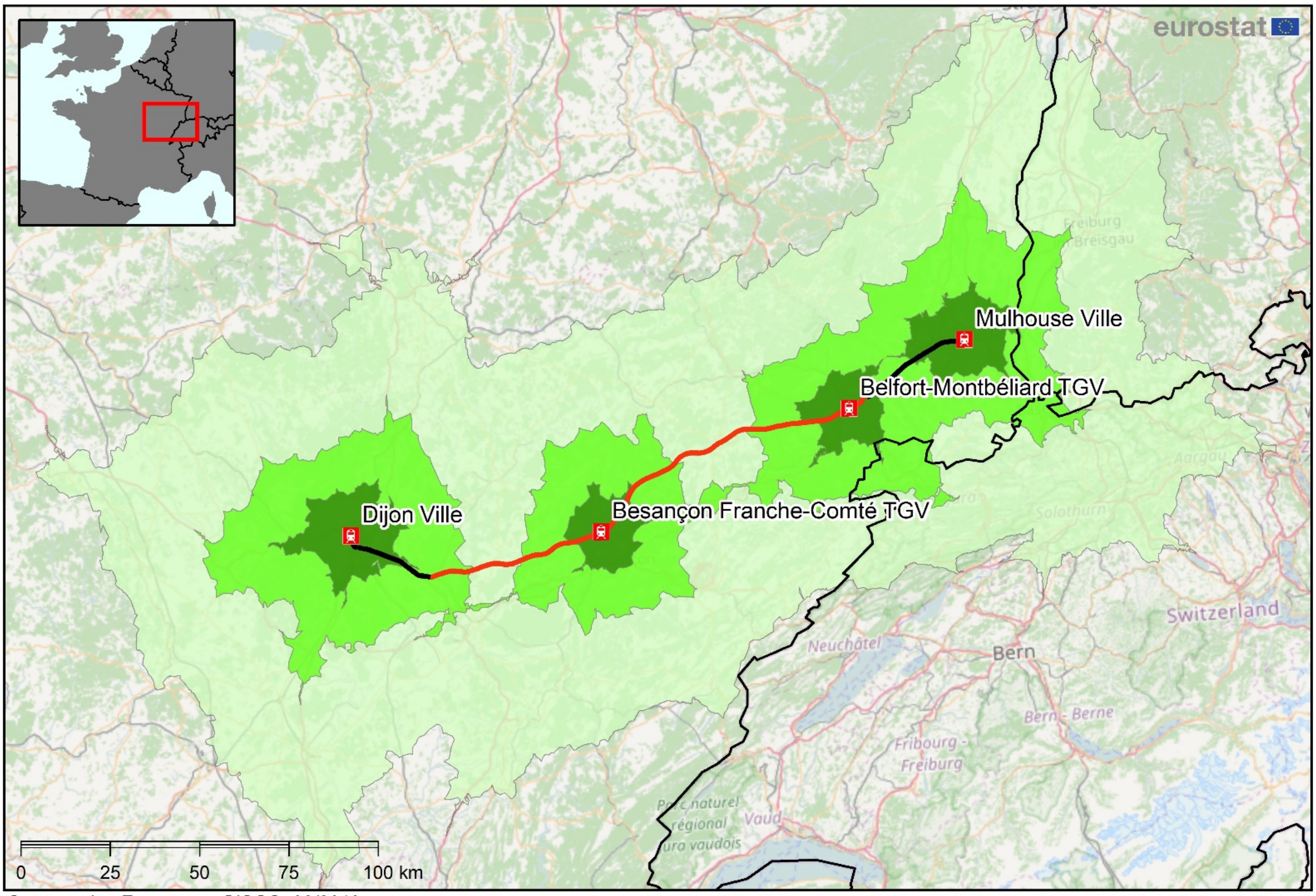


Żona ta’ attrazzjoni tal-klijentela	Paris Gare de l'Est	Champagne-Ardenne TGV	Meuse TGV	Lorraine TGV	Strasburgu
15-il minuta	5 640 000	235 000	59 000	59 000	561 000
30 minuta	10 332 000	371 000	84 000	751 000	1 173 000
60 minuta	12 858 000	1 335 000	747 000	2 439 000	3 582 000
- trikkib	321 000	412 000	584 000	553 000	60 000
- trikkib f'%	**2%**	**31%**	**78%**	**23%**	**2%**

* HSL biss; inklużi 441 km bil-linji konvenzjonali.

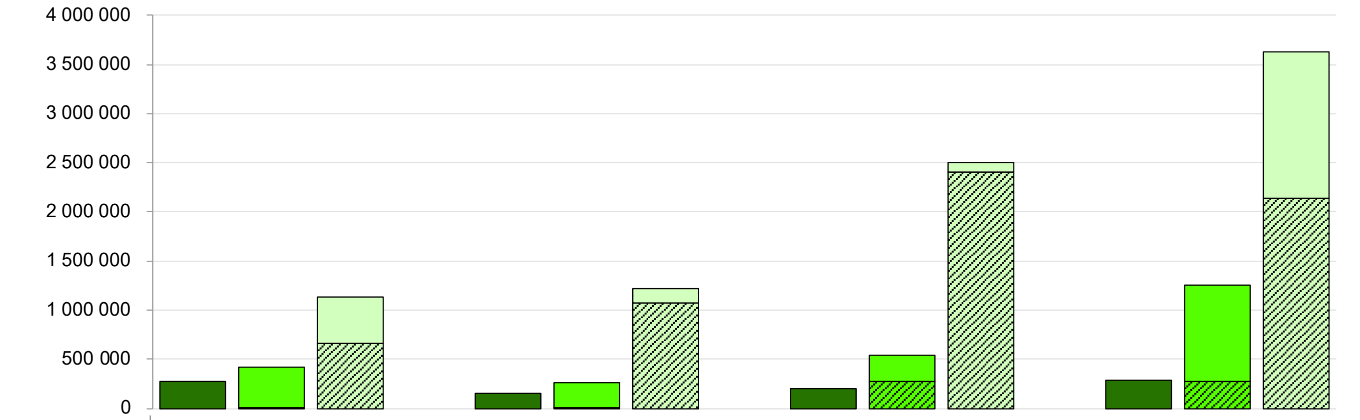
** Ikkalkulata mit-tul totali ta’ 441 km.

Linja Ferrovjarja ta' Veloċità Għolja Rhin – Rhône



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Tul	Spiża totali (VAT mhux inkluża)	Finanzjament mill-UE	Saturazzjoni tal-kapaċità tal-linja	Ferroviji ta' veloċità għolja	Stazzjonijiet	Distanza medja bejn l-istazzjonijiet	Veloċitajiet: massimi skont id-disinn	massimi operattivi	medji reali	minn veloċità massima
km	*Miljun EUR*	*Miljun EUR*	*%*	*numru*	*numru*	*km*	*km/h*	*km/h*	*km/h*	*%*
138*	2 588	207 *(8%)*	20%	19	4	68**	350	320	166-198	47-57 %

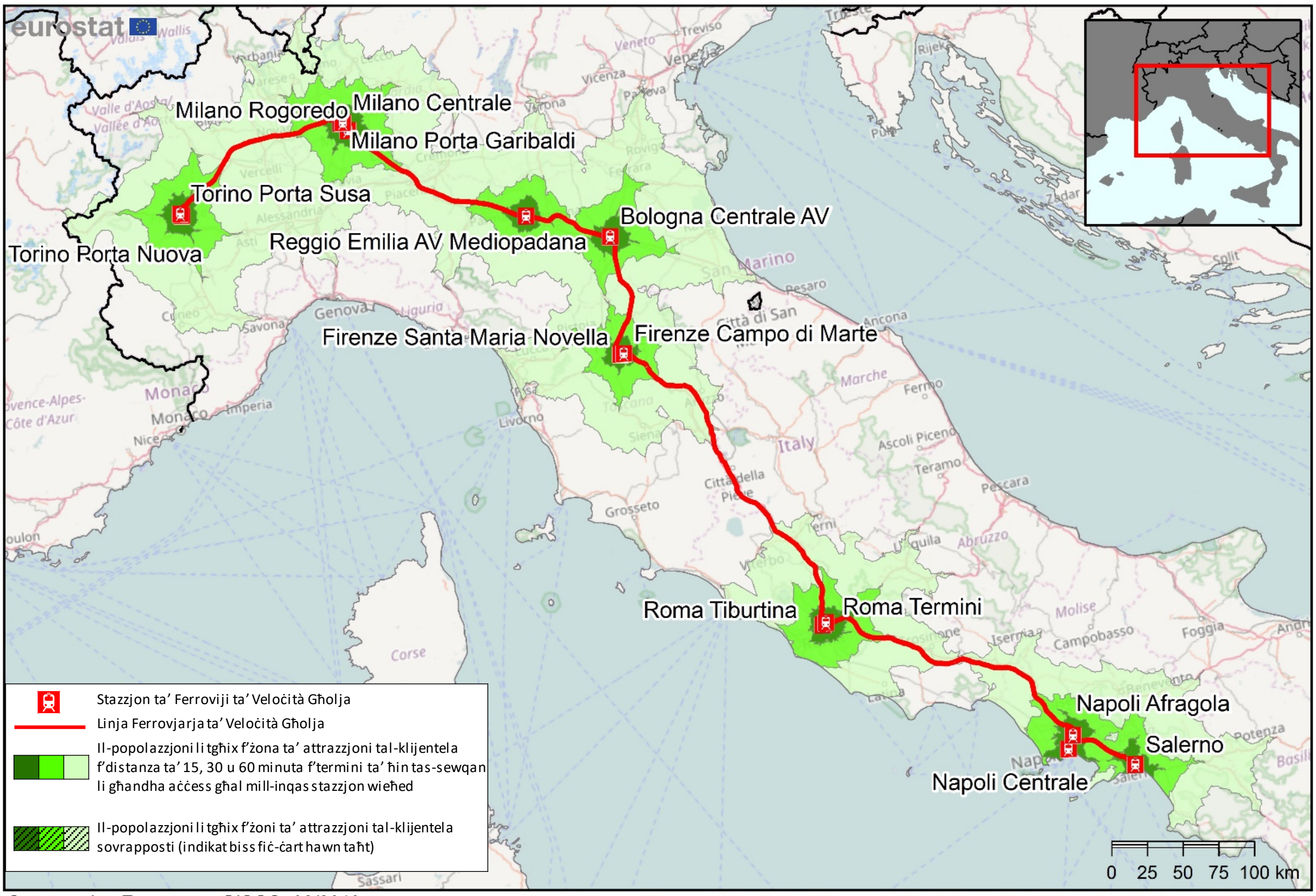


Żona ta' attrazzjoni tal-klijentela	Dijon Ville	Besançon Franche-Comté TGV	Belfort-Montbéliard TGV	Mulhouse Ville
15-il minuta	276 000	154 000	196 000	280 000
30 minuta	415 000	259 000	536 000	1 250 000
60 minuta	1 129 000	1 214 000	2 499 000	3 632 000
- trikkib	658 000	1 078 000	2 401 000	2 136 000
- trikkib f'%	58%	89%	96%	59%

* HSL biss; inklużi 205 km bil-linji konvenzjonali.

** Ikkalkulata mit-tul totali ta' 205 km.

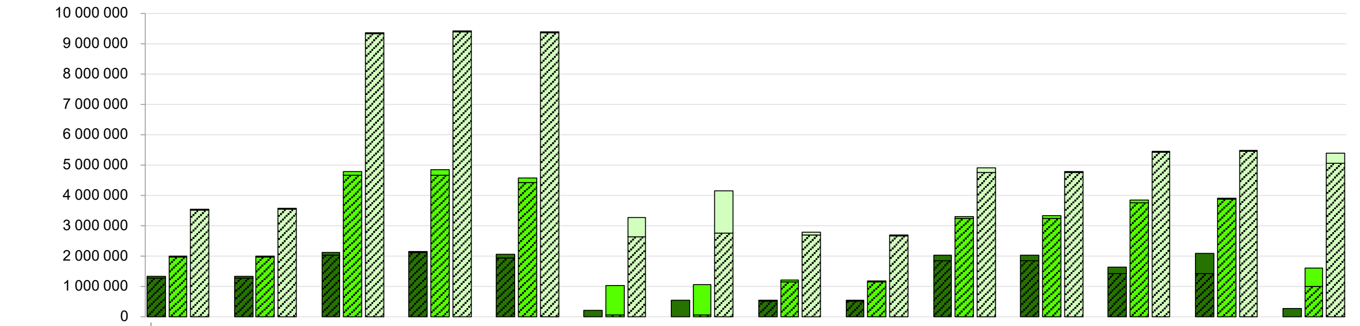
Linja Ferrovjarja ta' Veloċità Għolja Turin – Salerno



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

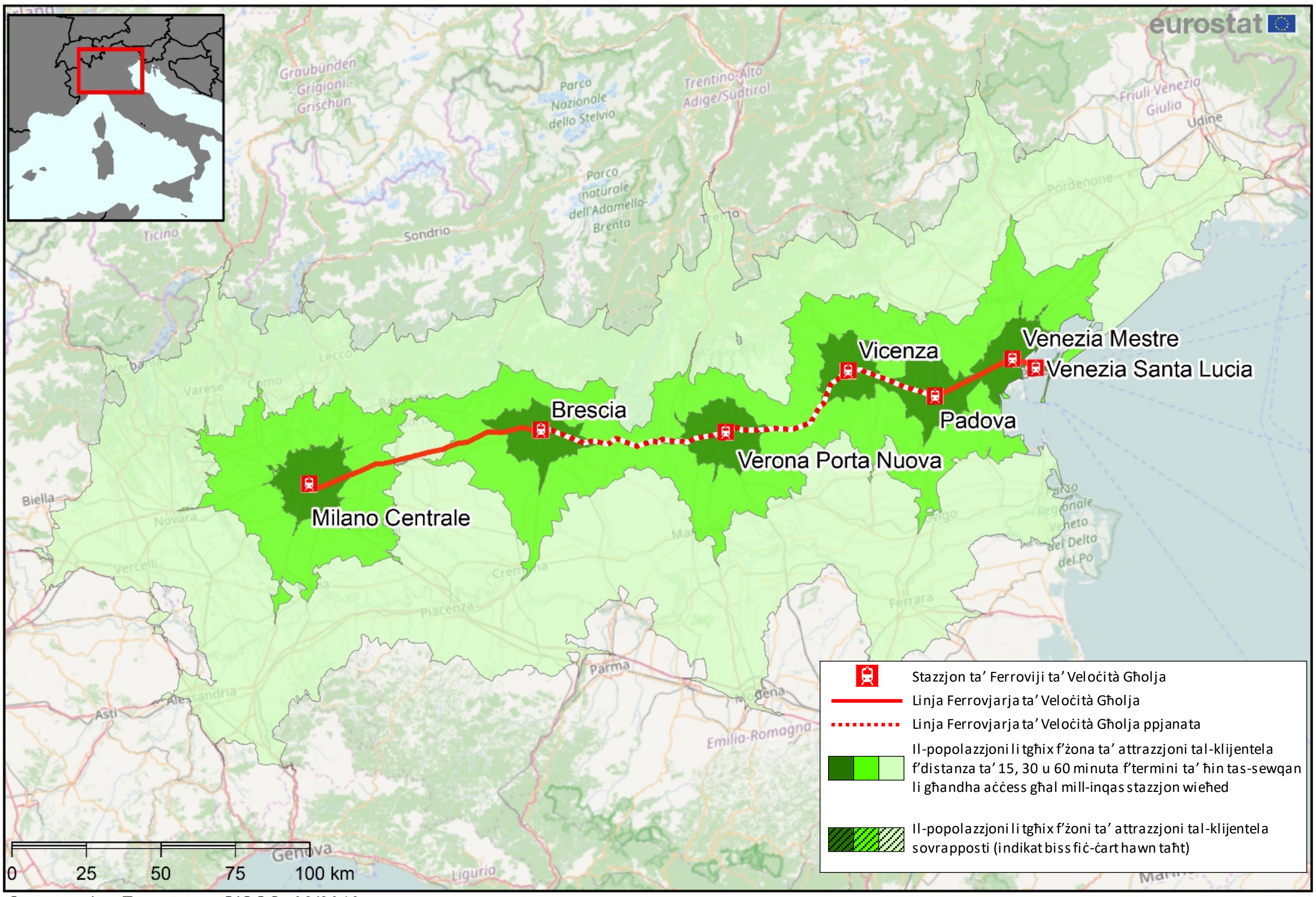
Tul	Spiża totali (VAT mhux inkluża)	Finanzjament mill-UE	Saturazzjoni tal-kapaċità tal-linja	Ferroviji ta' veloċità għolja	Stazzjonijiet	Distanza medja bejn l-istazzjonijiet	Veloċitajiet: massimi skont id-disinn	massimi operattivi	medji reali	minn veloċità massima
km	Miljun EUR	Miljun EUR	%	numru	numru	km	km/h	km/h	km/h	%
1 007	32 169	530	38%	257	14	77	300	300	162-186	54-62 %*



Żona ta' attrazzjoni tal-klijentela	Torino Porta Nuova	Torino Porta Susa	Milano Porta Garibaldi	Milano Centrale	Milano Rogoredo	Reggio Emilia Med.	Bologna Centrale AV	Firenze St Maria Novella	Firenze Campo di Marte	Roma Tiburtina	Roma Termini	Napoli Afragola	Napoli Centrale	Salerno
15-il minuta	1 324 000	1 329 000	2 123 000	2 158 000	2 066 000	214 000	557 000	557 000	519 000	2 017 000	2 029 000	1 647 000	2 105 000	272 000
30 minuta	1 994 000	2 011 000	4 784 000	4 860 000	4 569 000	1 023 000	1 064 000	1 222 000	1 171 000	3 295 000	3 330 000	3 836 000	3 909 000	1 607 000
60 minuta	3 558 000	3 561 000	9 373 000	9 399 000	9 400 000	3 280 000	4 141 000	2 785 000	2 693 000	4 897 000	4 791 000	5 458 000	5 467 000	5 390 000
- trikkib	3 512 000	3 543 000	9 322 000	9 391 000	9 354 000	2 636 000	2 770 000	2 713 000	2 657 000	4 768 000	4 768 000	5 419 000	5 451 000	5 050 000
- trikkib f'%	99%	99%	99%	100%	100%	80%	67%	97%	99%	97%	100%	99%	100%	94%

* Il-veloċità medja reali hija evalwata fuq vjaġġ Milan - Napli.

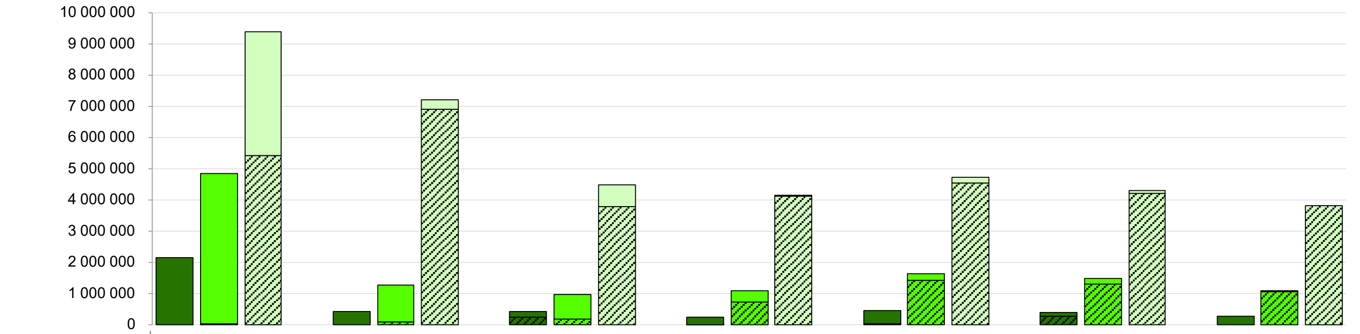
Linja Ferrovjarja ta' Veloċità Għolja Milan – Venezja



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

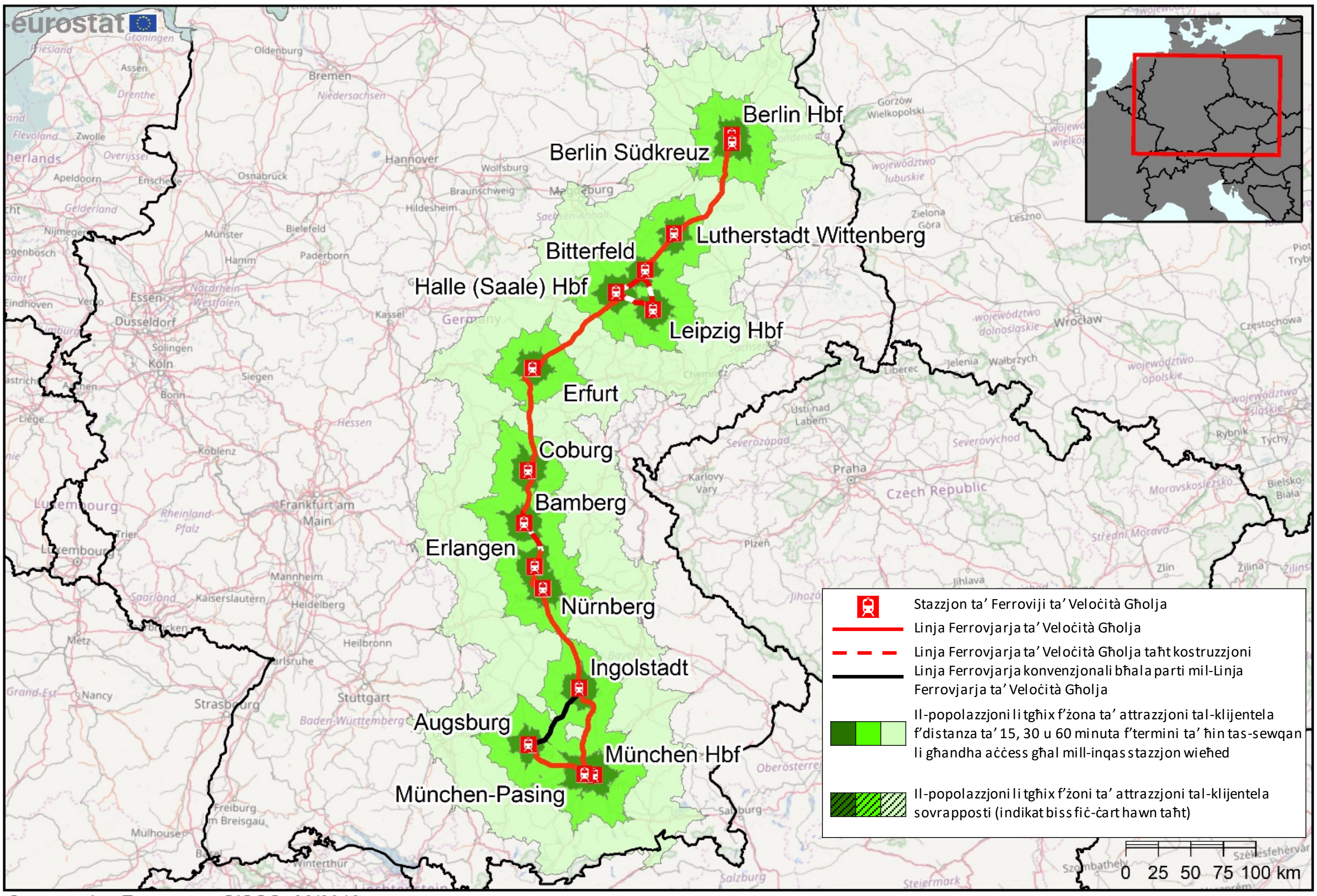
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Tul	Spiża totali (VAT mhux inkluża)	Finanzjament mill-UE	Saturazzjoni tal-kapaċità tal-linja	Ferroviji ta' veloċità għolja	Stazzjonijiet	Distanza medja bejn l-istazzjonijiet	Veloċitajiet: massimi skont id-disinn	massimi operattivi	medji reali	minn veloċità massima
km	*Miljun EUR*	*Miljun EUR*	*%*	*numru*	*numru*	*km*	*km/h*	*km/h*	*km/h*	*%*
273	11 856	178	M/A	93	7	46	300	300	113	38%



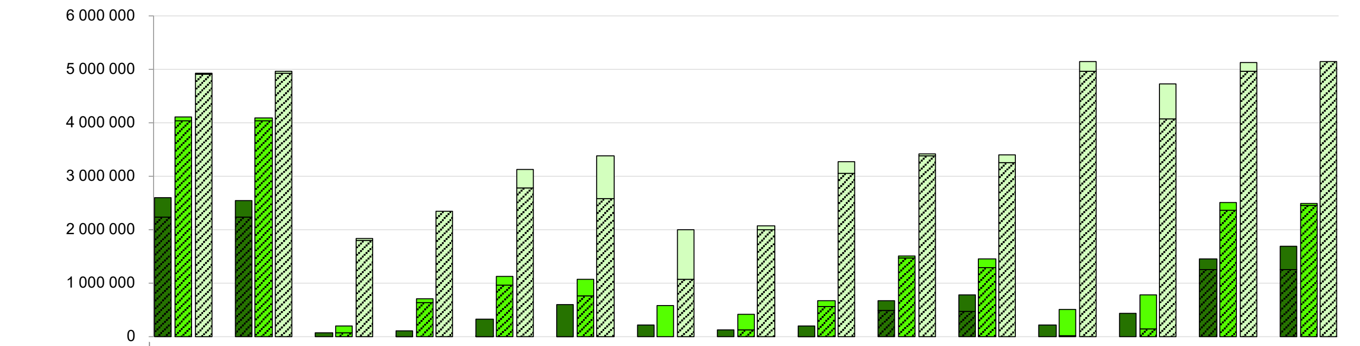
Żona ta' attrazzjoni tal-klijentela	Milano Centrale	Brescia	Verona Porta Nuova	Vicenza	Padova	Venezia Mestre	Venezia S. Lucia
15-il minuta	2 158 000	435 000	428 000	258 000	467 000	396 000	274 000
30 minuta	4 860 000	1 270 000	962 000	1 081 000	1 652 000	1 473 000	1 076 000
60 minuta	9 399 000	7 211 000	4 493 000	4 143 000	4 715 000	4 316 000	3 818 000
- trikkib	5 412 000	6 894 000	3 786 000	4 135 000	4 557 000	4 220 000	3 818 000
- trikkib f'%	**58%**	**96%**	**84%**	**100%**	**97%**	**98%**	**100%**

Linja Ferrovjarja ta' Veloċità Għolja Berlin – Munich



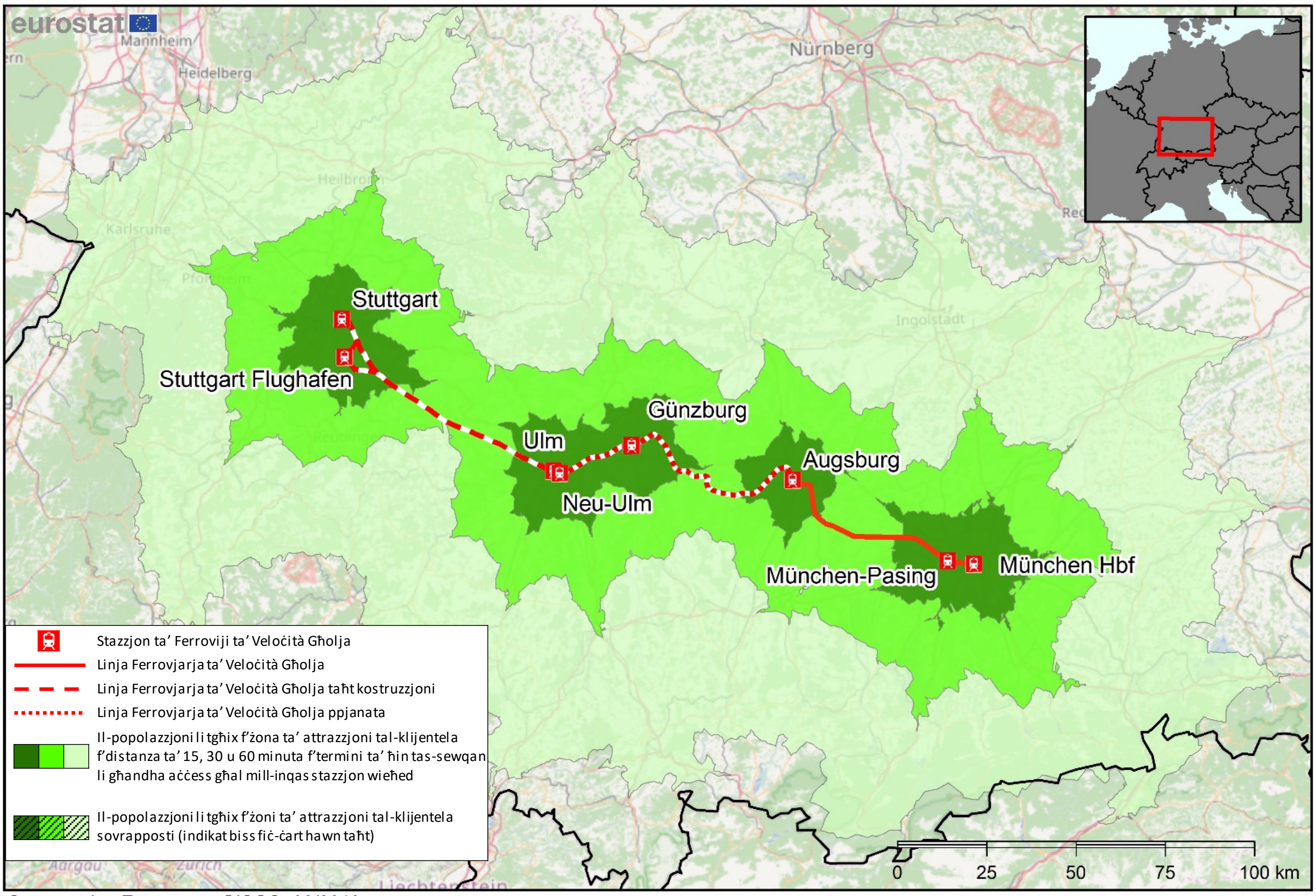
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Tul	Spiża totali (VAT mhux inkluża)	Finanzjament mill-UE	Saturazzjoni tal-kapaċità tal-linja	Ferroviji ta' veloċità għolja	Stazzjonijiet	Distanza medja bejn l-istazzjonijiet	Veloċitajiet: massimi skont id-disinn	massimi operattivi	medji reali	minn veloċità massima
km	*Miljun EUR*	*Miljun EUR*	*%*	*numru*	*numru*	*km*	*km/h*	*km/h*	*km/h*	*%*
672	14 682	734 *(5%)*	M/A	M/A	15	48	300	M/A	129-155	43-52 %



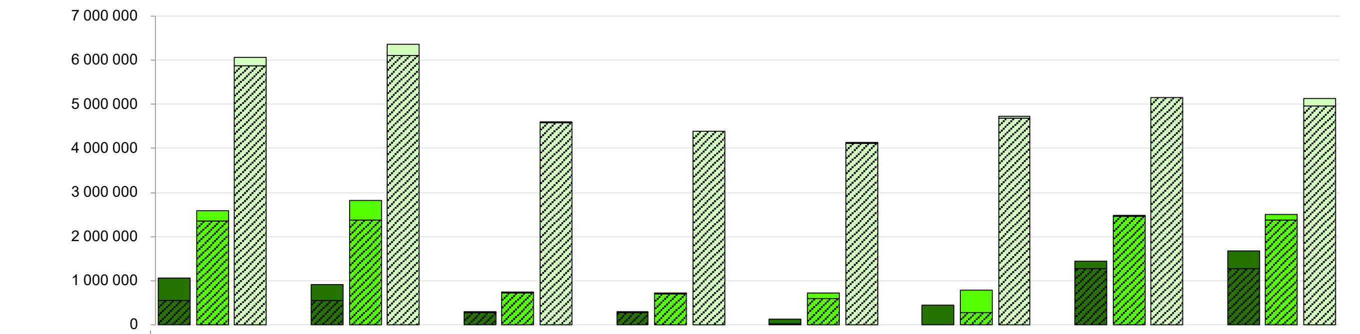
Żona ta' attrazzjoni tal-klijentela	Berlin Hbf	Berlin Südkreuz	Lutherstadt Wittenberg	Bitterfeld	Halle (Saale) Hbf	Leipzig Hbf	Erfurt	Coburg	Bamberg	Erlangen	Nürnberg	Ingolstadt	Augsburg	München-Pasing	München Hbf
15-il minuta	2 605 000	2 538 000	66 000	111 000	324 000	594 000	226 000	127 000	193 000	680 000	787 000	217 000	442 000	1 450 000	1 685 000
30 minuta	4 102 000	4 086 000	201 000	706 000	1 130 000	1 078 000	590 000	415 000	680 000	1 513 000	1 455 000	506 000	780 000	2 506 000	2 487 000
60 minuta	4 933 000	4 969 000	1 834 000	2 349 000	3 132 000	3 376 000	1 999 000	2 068 000	3 273 000	3 424 000	3 404 000	5 145 000	4 734 000	5 134 000	5 152 000
- trikkib	4 901 000	4 921 000	1 801 000	2 349 000	2 776 000	2 581 000	1 082 000	1 993 000	3 059 000	3 374 000	3 252 000	4 967 000	4 072 000	4 970 000	5 152 000
- trikkib f'%	**99%**	**99%**	**98%**	**100%**	**89%**	**76%**	**54%**	**96%**	**93%**	**99%**	**96%**	**97%**	**86%**	**97%**	**100%**

Linja Ferrovjarja ta' Veloċità Għolja Stuttgart – Munich



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

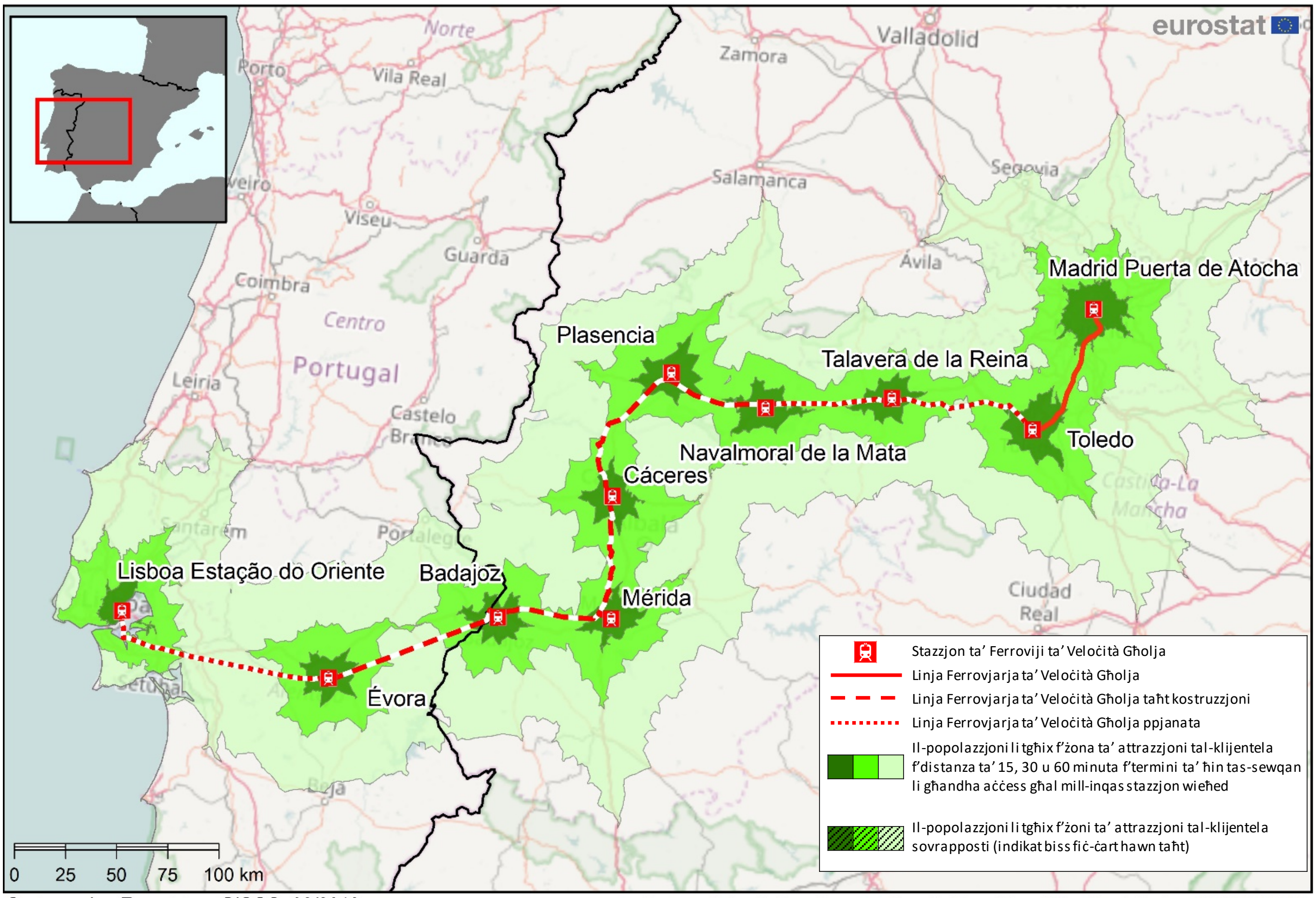
Tul	Spiża totali (VAT mhux inkluża)	Finanzjament mill-UE	Saturazzjoni tal-kapaċità tal-linja	Ferroviji ta' veloċità għolja	Stazzjonijiet	Distanza medja bejn l-istazzjonijiet	Veloċitajiet massimi skont id-disinn	Veloċitajiet massimi operattivi	Veloċitajiet medji reali	Veloċitajiet minn veloċità massima
km	Miljun EUR	Miljun EUR	%	numru	numru	km	km/h	km/h	km/h	%
267	5 073*	288 *(6%)*	M/A	M/A	8	38	250	M/A	94-108	38-43 %



Żona ta' attrazzjoni tal-klijentela	Stuttgart	Stuttgart Flughafen	Ulm	Neu-Ulm	Günzburg	Augsburg	München-Pasing	München Hauptbahnhof
15-il minuta	1 068 000	904 000	284 000	281 000	125 000	442 000	1 434 000	1 685 000
30 minuta	2 598 000	2 822 000	737 000	710 000	721 000	780 000	2 482 000	2 506 000
60 minuta	6 067 000	6 363 000	4 593 000	4 390 000	4 129 000	4 734 000	5 151 000	5 134 000
- trikkib	5 883 000	6 118 000	4 587 000	4 390 000	4 106 000	4 678 000	5 151 000	4 961 000
- trikkib f'%	97%	96%	100%	100%	99%	99%	100%	97%

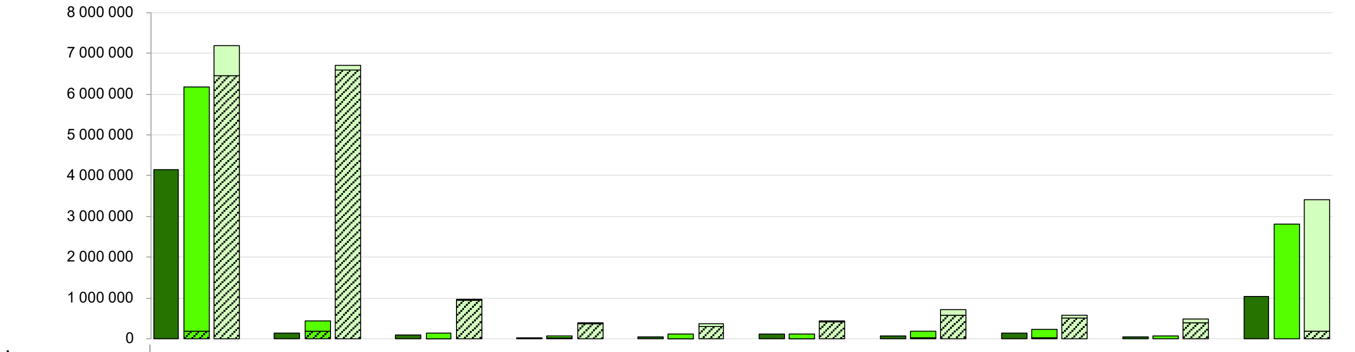
* L-Ispiża Totali teskludi Stuttgart 21.

Linja Ferrovjarja ta' veloċità għolja Madrid – Lisbona



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Tul	Spiża totali (VAT mhux inkluża)	Finanzjament mill-UE	Saturazzjoni tal-kapaċità tal-linja	Ferroviji ta' veloċità għolja	Stazzjonijiet	Distanza medja bejn l-istazzjonijiet	Veloċitajiet massimi skont id-disinn	massimi operattivi	medji reali	minn veloċità massima
km	Miljun EUR	Miljun EUR	%	numru	numru	km	km/h	km/h	km/h	%
644*	2 875*	436**	M/A	M/A	9	81	350	250***	M/A	M/A



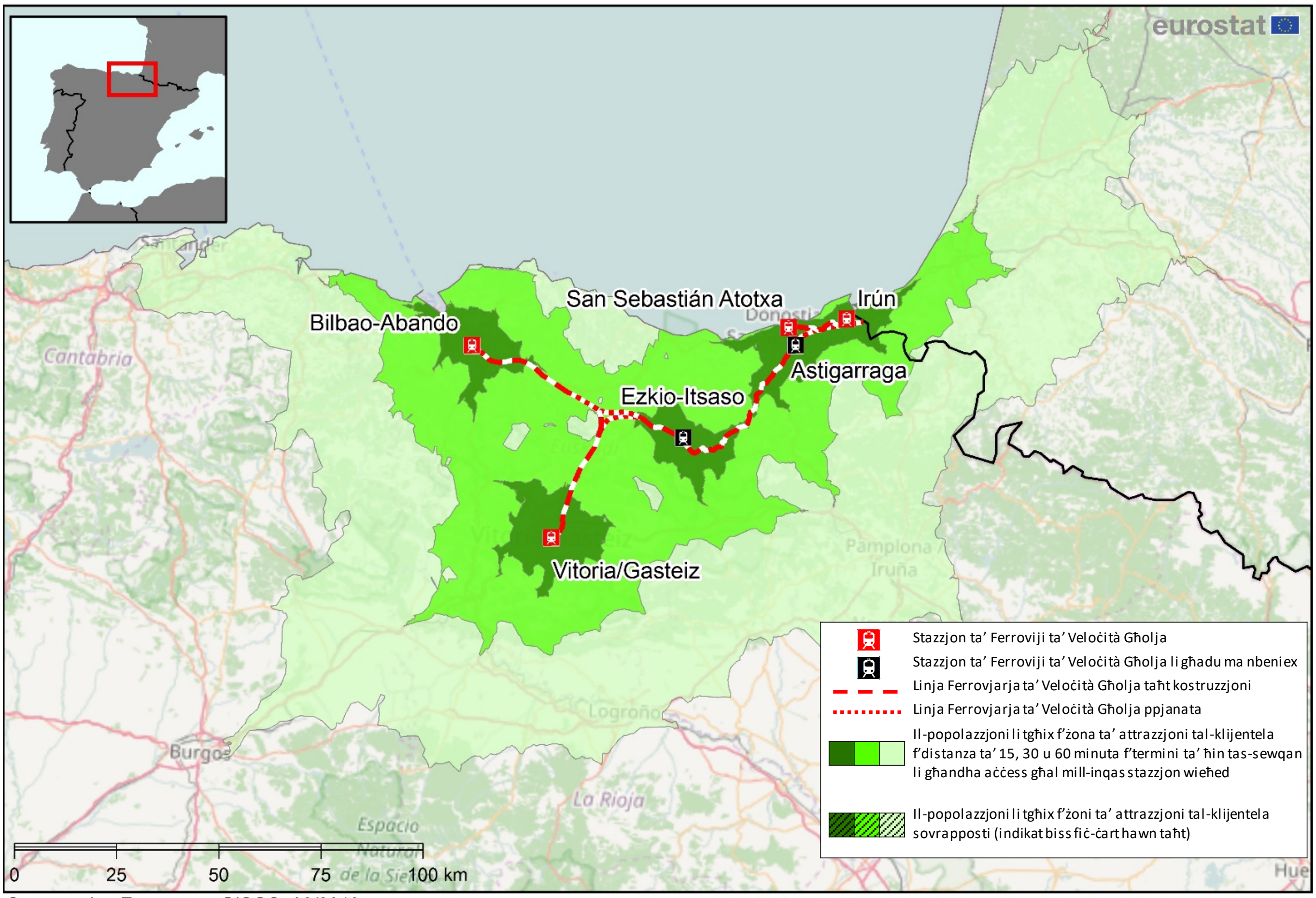
Żona ta' attrazzjoni tal-klijentela	Madrid Puerta de Atocha	Toledo	Talavera de la Reina	Navalmoral de la Mata	Plasencia	Cáceres	Mérida	Badajoz	Évora	Lisboa Estação do Oriente
15-il minuta	4 159 000	135 000	99 000	33 000	49 000	109 000	77 000	154 000	52 000	1 041 000
30 minuta	6 177 000	434 000	139 000	63 000	110 000	130 000	179 000	227 000	83 000	2 807 000
60 minuta	7 198 000	6 716 000	970 000	383 000	376 000	431 000	722 000	575 000	481 000	3 407 000
- trikkib	6 457 000	6 588 000	939 000	378 000	309 000	424 000	574 000	520 000	399 000	182 000
- trikkib f'%	90%	98%	97%	99%	82%	98%	80%	90%	83%	5%

* 437 km għall-medda Madrid - Fruntiera Portugiża.

** L-allokazzjoni tal-UE sa issa.

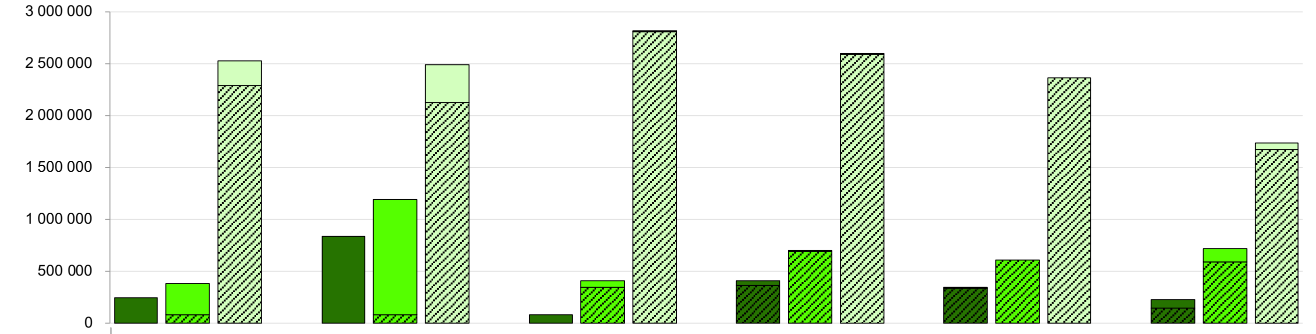
*** Kif previst attwalment.

Linja Ferrovjarja ta’ Veloċità Għolja Basque Y



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Tul	Spiża totali (VAT mhux inkluża)	Finanzjament mill-UE	Saturazzjoni tal-kapaċità tal-linja	Ferroviji ta’ veloċità għolja	Stazzjonijiet	Distanza medja bejn l-istazzjonijiet	Veloċitajiet: massimi skont id-disinn	Veloċitajiet: massimi operattivi	Veloċitajiet: medji reali	Veloċitajiet: minn veloċità massima
km	*Miljun EUR*	*Miljun EUR*	*%*	*numru*	*numru*	*km*	*km/h*	*km/h*	*km/h*	*%*
175	5 767	318*	M/A	M/A	6	35	250	220**	M/A	M/A

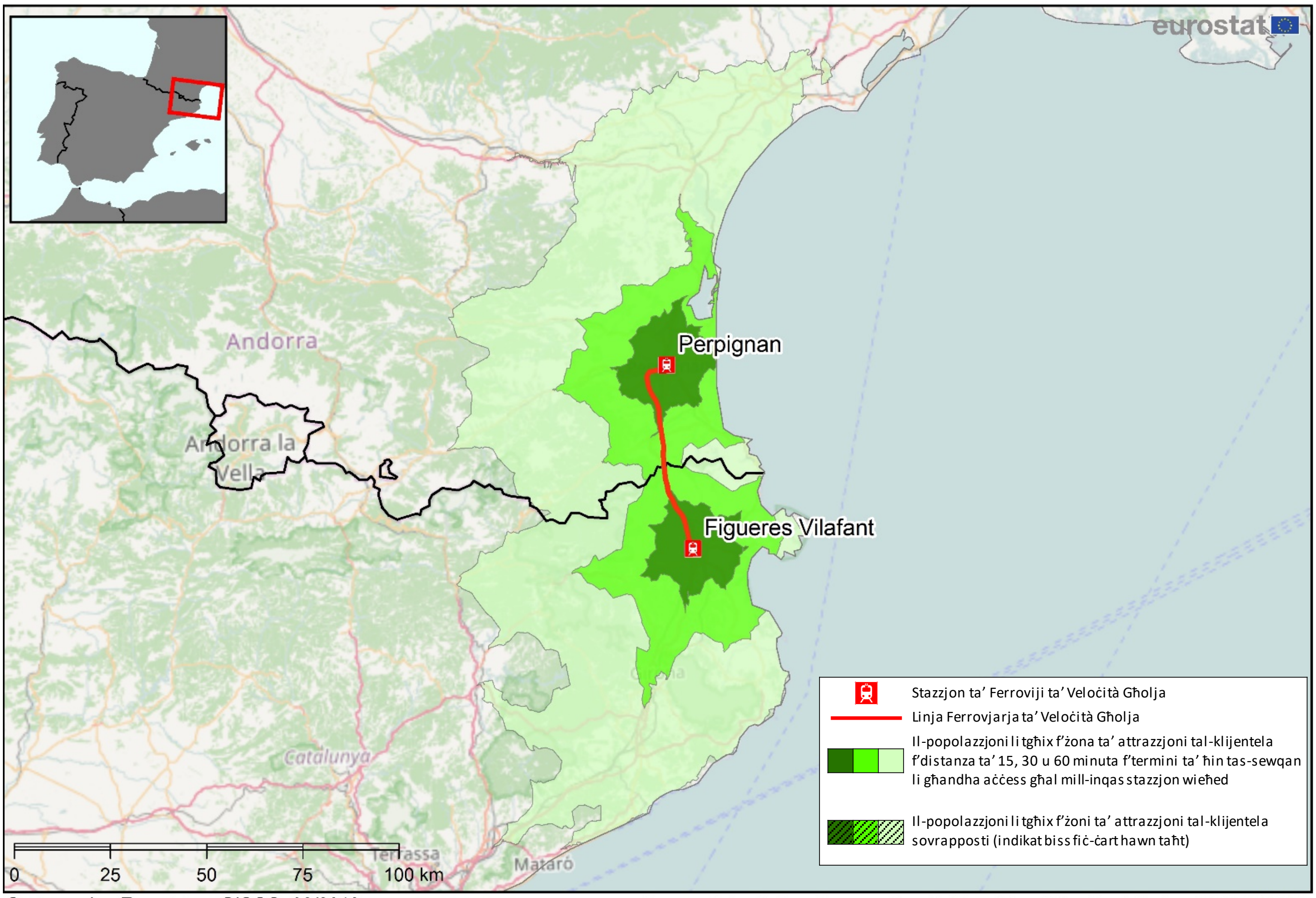


Żona ta’ attrazzjoni tal-klijentela	Vitoria/Gasteiz	Bilbao-Abando	Ezkio-Itsaso	Astigarraga	San Sebastián Atotxa	Irún
15-il minuta	249 000	837 000	83 000	410 000	339 000	226 000
30 minuta	380 000	1 191 000	410 000	703 000	614 000	717 000
60 minuta	2 525 000	2 487 000	2 814 000	2 593 000	2 360 000	1 741 000
- trikkib	2 287 000	2 128 000	2 811 000	2 590 000	2 360 000	1 675 000
- trikkib f'%	91%	86%	100%	100%	100%	96%

* L-allokazzjoni tal-UE sa issa.

** Kif previst attwalment.

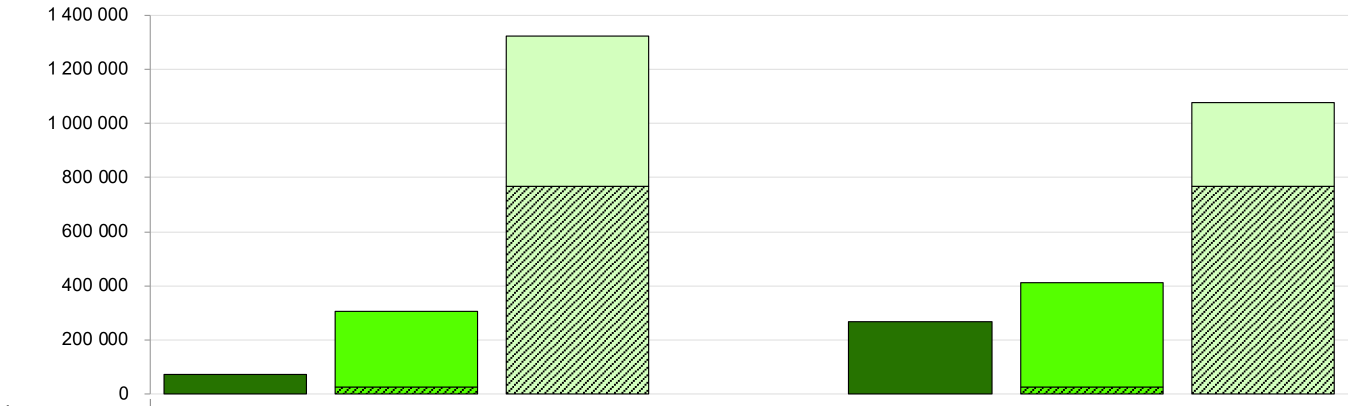
Linja Ferrovjarja ta’ Veloċità Għolja Figueres – Perpignan



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

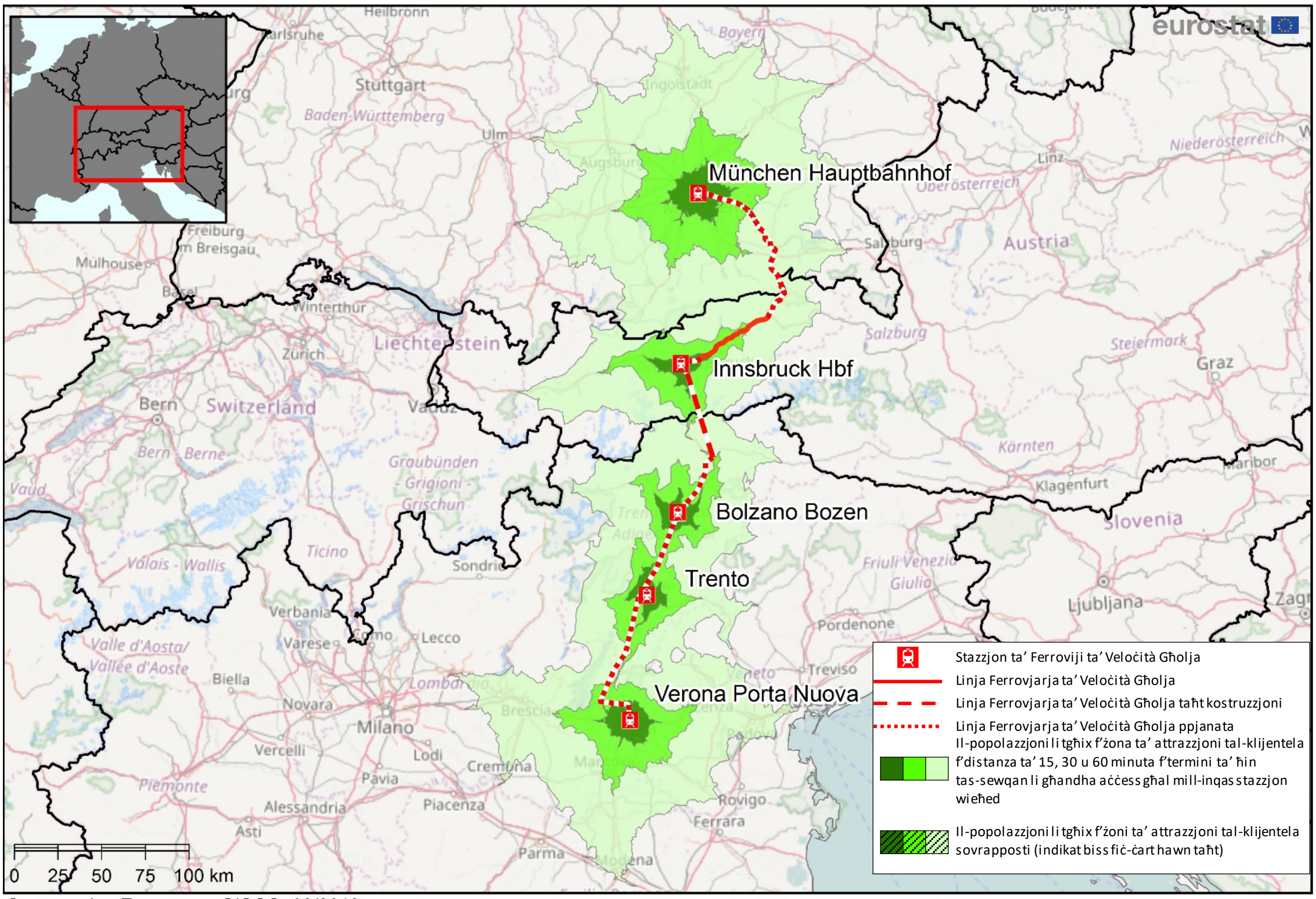
Tul	Spiża totali (VAT mhux inkluża)	Finanzjament mill-UE	Saturazzjoni tal-kapaċità tal-linja	Ferroviji ta’ veloċità għolja	Stazzjonijiet	Distanza medja bejn l-istazzjonijiet	Veloċitajiet: massimi skont id-disinn	massimi operattivi	medji reali	minn veloċità massima
km	*Miljun EUR*	*Miljun EUR*	*%*	*numru*	*numru*	*km*	*km/h*	*km/h*	*km/h*	*%*
44	999	61	16%	16	2	44	350	300	127*	36%



Żona ta’ attrazzjoni tal-klijentela	Figueres Vilafant	Perpignan
15-il minuta	75 000	268 000
30 minuta	307 000	412 000
60 minuta	1 326 000	1 078 000
- trikkib	768 000	768 000
- trikkib f’%	**58%**	**71%**

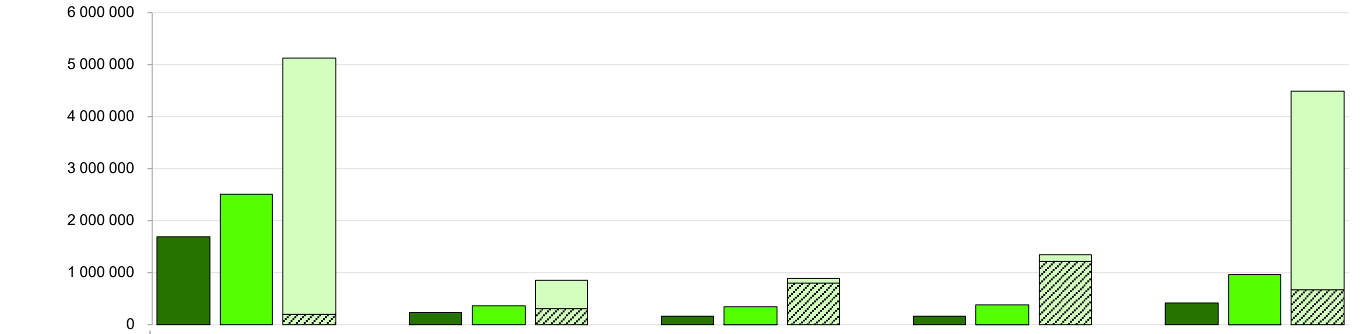
* Ferroviji tal-passiġġieri.

Linja Ferrovjarja ta’ Veloċità Għolja Munich – Verona



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Tul	Spiża totali (VAT mhux inkluża)	Finanzjament mill-UE	Saturazzjoni tal-kapaċità tal-linja	Ferroviji ta’ veloċità għolja	Stazzjonijiet	Distanza medja bejn l-istazzjonijiet	Veloċitajiet massimi skont id-disinn	massimi operattivi	medji reali	minn veloċità massima
km	*Miljun EUR*	*Miljun EUR*	*%*	*numru*	*numru*	*km*	*km/h*	*km/h*	*km/h*	*%*
445	12 269*	1 896**	sa 87 %	360-473***	5	111	250	220	M/A	M/A



Żona ta’ attrazzjoni tal-klijentela	München Hauptbahnhof	Innsbruck Hauptbahnhof	Bolzano Bozen	Trento	Verona Porta Nuova
15-il minuta	1 685 000	232 000	160 000	173 000	428 000
30 minuta	2 506 000	371 000	353 000	376 000	962 000
60 minuta	5 134 000	851 000	896 000	1 341 000	4 493 000
- trikkib	201 000	302 000	806 000	1 228 000	682 000
- trikkib f'%	**4%**	**35%**	**90%**	**92%**	**15%**

* Inkluża l-ispiża tal-ikkompletar tal-mina ta’ Bażi ta’ Brenner sal-2027.

** Il-finanzjament mill-UE allokat sal-2020.

*** Iċ-ċifra tinkludi kemm il-ferroviji ta’ veloċità għolja kif ukoll dawk konvenzjonali, fejn dawn tal-aħħar jirrappreżentaw il-maġġoranza.

ANNESS IX

Analiżi tal-istazzjonijiet

Pajjiż	HSL	Stazzjon	Daqs Ġenerali (passiġġieri/metru kwadru)	Servizzi Ġenerali	Aċċessibbiltà Post	Aċċessibbiltà Trasport	Konnettività % ta' ferroviji ta' veloċità għolja li jieqfu	Konnettività Trasport	Effetti tal-urbanizzazzjoni mill-ġdid	Passiġġieri / ŻA 60 minuta
Spanja	Madrid - Barċellona - FF	Camp de Tarragona								
Spanja	Madrid - Barċellona - FF	Guadalajara-Yebes								
Spanja	Madrid - León	Segovia Guiomar								
Spanja	Madrid - León	León								
Spanja	Eje Atlántico	Santiago de Compostela								
Spanja	Eje Atlántico	Vigo Urzáiz								
Franza	Est-Européenne	Meuse TGV								
Franza	Est-Européenne	Lorraine TGV								
Franza	Rhin-Rhone	Besançon Franche-Comté								
Franza	Rhin-Rhone	Belfort Montbéliard								
L-Italja	Turin - Salerno	Reggio Emilia AV Mediopadana								
L-Italja	Turin - Salerno	Roma Tiburtina								
L-Italja	Milan - Venezja	Brescia								
L-Italja	Milan - Venezja	Padova								
Il-Ġermanja	Stuttgart - München	Stuttgart								
Il-Ġermanja	Stuttgart - München	Ulm								
Il-Ġermanja	Berlin - Leipzig/Halle - Erfurt - Nurnberg - München - Verona	Coburg								
Il-Ġermanja	Berlin - Leipzig/Halle - Erfurt - Nurnberg - München - Verona	Bitterfeld								

Daqs Ġenerali (passiġġieri/metru kwadru)	Servizzi Ġenerali	Aċċessibbiltà Post	Aċċessibbiltà Trasport	Konnettività % ta' ferroviji ta' veloċità għolja li jieqfu	Konnettività Trasport	Effetti tal-urbanizzazzjoni mill-ġdid	Passiġġieri / ŻA 60 minuta
Passiġġieri (fis-sena) / metru kwadru > 100 u < 200	**Il-faċilitajiet <u>kollha</u> ta' hawn taħt:** - ristorant / kafetterija - ħwienet - informazzjoni għat-turisti - sala għal-laqgħat ta' negozju	**l-istazzjon tal-HSR jinsab f'post <u>ċentrali</u> (1 km - 5 km)**	**Il-faċilitajiet <u>kollha</u> ta' hawn taħt huma disponibbli:** - trasport urban - stazzjon tat-taksis - parkeġġ (b'anqas minn 10 passiġġieri għal kull post tal-parkeġġ kuljum)	**% ta' ferroviji ta' veloċità għolja li jieqfu fl-istazzjon >75 %**	**L-istazzjon tal-HSR huwa konness ma' <u>mill-inqas tlieta</u> minn dawn il-faċilitajiet li ġejjin:** - stazzjon(ijiet) reġjonali tal-karozzi tal-linja - linji ferrovjarji konvenzjonali - shuttle lejn l-ajruport / ajruport - kiri ta' karozzi	**L-iżvilupp fiż-żona jista' jintrabat mal-kostruzzjoni tal-HSR**	**Numru ta' passiġġieri / persuni fiż-Żona ta' attrazzjoni tal-klijentela 60 min > 75 %**
Passiġġieri (fis-sena) / metru kwadru bejn 50 u 100 jew bejn 200 u 300	**<u>Mill-inqas tnejn</u> mill-faċilitajiet ta' hawn taħt:** - ristorant / kafetterija - ħwienet - informazzjoni għat-turisti - sala għal-laqgħat ta' negozju	**L-istazzjon tal-HSR jinsab aktar minn 5 km u sa 15-il km 'il bogħod miċ-ċentru urban**	**<u>Mill-inqas tnejn</u> minn dawn il-faċilitajiet ta' hawn taħt huma disponibbli:** - trasport urban - stazzjon tat-taksi - parkeġġ (b'anqas minn 10 passiġġieri għal kull post tal-parkeġġ kuljum)	**% ta' ferroviji ta' veloċità għolja li jieqfu fl-istazzjon >50 %**	**L-istazzjon tal-HSR huwa konness ma' <u>mill-inqas tnejn</u> minn dawn il-faċilitajiet li ġejjin:** - stazzjon(ijiet) reġjonali tal-karozzi tal-linja - linji ferrovjarji konvenzjonali - shuttle lejn l-ajruport / ajruport - kiri ta' karozzi	**L-iżvilupp fiż-żona ma jistax jiġi attribwit għall-kostruzzjoni tal-HSR**	**Numru ta' passiġġieri / persuni fiż-Żona ta' attrazzjoni tal-klijentela 60 min > 25 % u < 75 %**
Passiġġieri (fis-sena) / metru kwadru < 50 jew > 300	**<u>Mhux aktar minn waħda</u> minn dawn il-faċilitajiet ta' hawn taħt:** - ristorant / kafetterija - ħwienet - informazzjoni għat-turisti - sala għal-laqgħat ta' negozju	**L-istazzjon tal-HSR jinsab <u>aktar minn 15-il km</u> 'il bogħod miċ-ċentru urban**	**Mhux aktar minn <u>waħda</u> minn dawn il-faċilitajiet ta' hawn taħt hija disponibbli:** - trasport urban - stazzjon tat-taksi - parkeġġ (b'anqas minn 10 passiġġieri għal kull post tal-parkeġġ kuljum)	**% ta' ferroviji ta' veloċità għolja li jieqfu fl-istazzjon <50 %**	**L-istazzjon tal-HSR huwa konness ma' <u>waħda</u> minn dawn il-faċilitajiet li ġejjin:** - stazzjon(ijiet) reġjonali tal-karozzi tal-linja - linji ferrovjarji konvenzjonali - shuttle lejn l-ajruport / ajruport - kiri ta' karozzi	**Huwa evidenti li l-kostruzzjoni tal-HSR ma kellha ebda impatt fuq iż-żona**	**Numru ta' passiġġieri / persuni fiż-Żona ta' attrazzjoni tal-klijentela 60 min < 25 %**

TWEĠIBIET TAL-KUMMISSJONI GĦAR-RAPPORT SPEĊJALI TAL-QORTI EWROPEA TAL-AWDITURI

"NETWERK TAL-FERROVIJA TA' VELOĊITÀ KBIRA EWROPEW: MHUX REALTÀ, IŻDA TAĦLITA INEFFETTIVA"

SOMMARJU EŻEKUTTIV

III. Il-Kummissjoni tibqa' impenjata lejn il-konklużjonijiet u l-miżuri identifikati mill-istrateġija deskritta fil-White Paper tal-2011 u tkompli tressaq u timplimenta l-azzjonijiet meħtieġa biex jintlaħqu l-objettivi stabbiliti f'dan id-dokument. Ir-Regolament tat-TEN-T jipprovdi għal ippjanar strateġiku u ambizzjuż tan-netwerk ferrovjarju minn perspettiva tal-UE li tkopri l-UE kollha. Ir-Regolament tat-TEN-T jikkostitwixxi l-mezz ewlieni strateġiku ta' implimentazzjoni biex jintlaħqu dawn l-objettivi ġenerali.

IV. Ir-Regolament tat-TEN-T jipprovdi għal ippjanar strateġiku minn perspettiva tal-UE li jkopri l-UE sħiħa u jagħti fid-dettall dawk il-partijiet tan-netwerk tal-ferrovija li għandhom jiġu żviluppati skont standards ta' veloċità għolja (HS). Il-Kummissjoni tqis li l-iskadenzi għall-iżvilupp tat-TEN-T stabbiliti fir-Regolament huma vinkolanti u tagħmel li tista' biex tiżgura li l-użu tal-infrastruttura ferrovjarja ta' veloċità għolja kkonċernati jsiru b'mod sinkronizzat u koordinat fl-UE. L-għodda tal-kurituri tan-netwerk ewlieni kienu tfasslu speċifikament biex jimmassimizzaw is-sinerġiji bejn l-isforzi li saru minn Stati Membri differenti u l-maniġers tal-infrastruttura tagħhom. Eventwalment, sal-2030, dawk l-elementi kollha se jkollhom jiġu interkonnessi. Jistgħu jibbenefikaw mill-isforzi li saru mill-Kummissjoni f'oqsma oħra biex tippromwovi l-ftuħ u l-interoperabbiltà tas-suq.

Il-Kummissjoni temmen li l-finanzjament tal-UE jżid il-valur miżjud tal-UE peress li l-konnessjonijiet nieqsa, transfruntiera u l-konġestjonijiet kieku ma jiġux indirizzati jew prijoritizzati b'mod xieraq.

VI. Biex jiġi żgurat li vjaġġi ta' distanza itwal b'ferrovija ta' veloċità għolja jkunu attraenti u kompetittivi b'paragun mal-avjazzjoni, servizzi b'veloċità għolja ħafna huma ta' spiss ekonomikament ġustifikati, b'karatteristiċi differenti għal trasport tal-merkanzija u tal-passiġġieri li huma vvalutati fuq bażi ta' każ b'każ. Id-*data* dwar il-veloċitajiet medji aktarx li tinbidel ladarba n-netwerk tkun lesta, peress li d-*data* tirrifletti s-servizzi attwali b'netwerk inkomplut.

IX. Id-dispożizzjonijiet inklużi fil-kapitlu tat-trasport tal-Gwida CBA (2014) huma mfassla biex jippermettu analiżi rigoruża u metodoloġikament soda ta' investimenti f'HSR, liema qafas analitiku għal identifikazzjoni u evalwazzjoni tal-kostijiet u l-benefiċċji, u l-kalkolu tal-vijabbiltà soċjoekonomika, mhux differenti minn kwalunkwe investimenti oħra fit-trasport. Jenħtieġ li l-fatturi enfasizzati mill-QEA jkunu evalwati ma' objettivi ta' politika usa', bħat-tħeġġiġ ta' bidla modali b'mod partikolari biex tindirizza t-tibdil fil-klima u l-kwalità tal-arja lokali.

L-inklużjoni ta' volumi minimi ta' passiġġieri tista' tipprevjeni minn qabel soluzzjonijiet ta' proġetti li jistgħu jkunu rilevanti fir-rigward tal-ħtiġijiet ta' żvilupp territorjali tagħhom.

Għaldaqstant, jenħtieġ li gwida li tiffoka fuq ir-rekwiżiti ewlenin għal CBA fil-livell tal-UE tkun flessibbli biżżejjed li tippermetti karatteristiċi speċifiċi għall-pajjiż, għas-settur u għall-proġetti jitqiesu fl-evalwazzjoni tal-proġetti abbażi ta' każ b'każ.

X. Ir-raba' pakkett ferrovjarju, adottat fl-2016, jipprevedi t-tneħħija tal-ostakoli għall-interoperabbiltà, u b'hekk isaħħaħ is-sikurezza u l-liberalizzazzjoni tas-swieq tal-ferroviji tal-passiġġieri. Dawn se jiġu implimentati sa mill-bidu tal-2019, b'ċerti perjodi ta' tranżizzjoni.

Minħabba l-fatt li huma infrastrutturi ġodda mibnija bi standards moderni u mill-bidu nett imfassla għat-traffiku internazzjonali, hemm ħafna inqas ostakli għall-interoperabbiltà fuq rotot ta' veloċità għolja fuq in-netwerk storika.

XI.

Il-Kummissjoni tirreferi għat-tweġibiet tagħha għar-rakkomandazzjoni 1.

Il-Kummissjoni tirreferi għat-tweġibiet tagħha għar-rakkomandazzjoni 2.

Il-Kummissjoni tirreferi għat-tweġibiet tagħha għar-rakkomandazzjoni 3.

Il-Kummissjoni tirreferi għat-tweġibiet tagħha għar-rakkomandazzjoni 4.

OSSERVAZZJONIJIET

23. Ir-Regolament tat-TEN-T jipprovdi għal ippjanar strateġiku u ambizzjuż tan-netwerk ferrovjarju minn perspettiva tal-UE li jkopri l-UE sħiħa, u jagħti fid-dettall dawk il-partijiet tan-netwerk li għandhom jiġu żviluppati skont standards ta' veloċità għolja. Linji ferrovjarji b'veloċità għolja huma ddefiniti fir-Regolament tat-TEN-T, ara l-punt (a) tal-Art. 11.2.

26. Il-Kummissjoni mhijiex involuta direttament fil-proċess ta' teħid ta' deċiżjoni fl-Istati Membri.

Madankollu, ir-Regolament tat-TEN-T isarraf l-istrateġija żviluppata mill-Kummissjoni fil-White Paper 2011 f'objettivi konkreti, miri speċifiċi u miżuri xierqa.

Dan ir-Regolament jiddefinixxi l-politika tal-infrastruttura tal-UE għat-trasport u l-kriterji għall-identifikazzjoni tal-proġetti ta' interess komuni għall-UE.

Sett ta' għodda definit fir-Regolamenti tat-TEN-T u s-CEF – b'mod partikolari l-kurituri tan-netwerk – jippermetti lill-Kummissjoni li tivverifika li l-Istati Membri jikkonformaw mal-impenji tagħhom skont ir-Regolamenti u tieħu azzjoni fejn meħtieġ.

Koordinaturi Ewropej jirrilaxxaw pjanijiet ta' ħidma fuq in-netwerk ewlieni, li jenfasizzaw l-isfidi prinċipali u jsegwu l-progress li jkun sar. Dawk il-pjanijiet ta' ħidma jiġu approvati mill-Istati Membri kkonċernati u jkunu disponibbli għall-pubbliku.

Barra minn hekk, ir-regolament tat-TEN-T jipprevedi l-possibbiltà għall-Kummissjoni li tadotta deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni dwar sezzjonijiet transfruntiera speċifiċi (pereżempju Evora-Merida, Rail Baltica, eċċ). Ara wkoll it-tweġiba tal-Kummissjoni għall-paragrafu 31.

Il-Kummissjoni tqis li l-iskadenza tal-2030 għat-tlestija tat-TEN-T ewlieni hija vinkolanti għalkemm tiddependi fuq id-disponibbiltà tar-riżorsi finanzjarji fl-Istati Membri.

Fil-perjodu ta' programmazzjoni 2014-2020, il-Kummissjoni saħħet il-qafas tal-ippjanar tal-Istati Membri u r-reġjuni għal investimenti fit-trasport, inkluż ferrovija ta' veloċità għolja. L-appoġġ tal-politika ta' koeżjoni għal investimenti bħal dawn kien soġġett għall-kundizzjoni li jkun hemm strateġija/i jew qafas/oqfsa komprensiva/i li jiżguraw sigurtà ta' ppjanar għall-partijiet interessati kollha: l-UE, dawk nazzjonali u privati. Il-Kummissjoni pproponiet li żżomm kundizzjonijiet ta' faċilitazzjoni għall-perjodu 2021-27.

31. Il-Kummissjoni tindika li għodod ta' koordinazzjoni għal sezzjonijiet transfruntiera diġà jeżistu fil-qafas tal-perjodu ta' programmazzjoni attwali:

1) Skont ir-regolament tat-TEN-T, il-Kummissjoni tista' tadotta deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni għal proġetti transfruntiera. Dan sar għall-ewwel darba b'deċiżjoni ta' implimentazzjoni dwar il-proġett ta' Evora-Merida adottata fil-25 ta' April 2018.

2) Fir-rigward ta' elementi tekniċi u l-interoperabbiltà, il-Pjan Ewropew għall-Mobilitazzjoni għall-ERTMS (IR-REGOLAMENT TA' IMPLIMENTAZZJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2017/6) jistabbilixxi ftehim transfruntier dwar l-ERTMS.

Kaxxa 1 – Netwerks nazzjonali konnessi ħażin, u l-impatt tagħhom

1. Skont l-informazzjoni disponibbli u l-valutazzjoni tagħha stess, il-Kummissjoni temmen li jenħtieġ li r-rotot ta' aċċess isiru operazzjonali gradwalment bejn l-2027 u l-2040.

Skont informazzjoni li waslet mingħand l-awtoritajiet responsabbli għall-kostruzzjoni ta' rotot ta' aċċess fit-Tramuntana huwa attwalment previst li r-rotot ta' aċċess jitlestew gradwalment. Dan għandu l-potenzjal li jindirizza ż-żidiet fil-kapaċità futuri. Sal-2027, il-linja ferrovjarja ta' binarju doppju eżistenti bejn Munich u Kufstein se tkun mgħammra b'ECTS f'konformità mar-regolament tat-TEN-T. Sal-2032 l-aġġornament għal binarju ta' erbgħa tas-sezzjoni Schaftenau-Radfeld (AT) għandu jsir operazzjonali u sal-2038 l-aġġornament għal binarju ta' erbgħa bejn Schaftenau (AT) fit-Tramuntana ta' Rosenheim (DE). Il-parti li jifdal minn Großkarolinenfeld għal München-Trudering (DE) se ssir operazzjonali sal-2040.

34.

(i) Il-kwistjoni tal-qafas tal-akkwist ġiet indirizzata fil-kuntest tal-proposta għal miżuri ta' razzjonalizzazzjoni għall-avvanz tar-realizzazzjoni tat-TEN-T (Smart TEN-T) adottata mill-Kummissjoni fis-17 ta' Mejju 2018.

Barra minn hekk, proposta għal regolament dwar mekkaniżmu biex jissolvew ostakoli leġiżlattivi u amministrattivi f'kuntest transfruntier - applikabbli għas-setturi kollha - ġiet proposta fid-29 ta' Mejju 2018, biex tippermetti l-leġiżlazzjoni ta' Stat Membru wieħed li għandu jiġi applikat fuq in-naħa l-oħra tal-fruntiera permezz ta' sett uniku ta' regoli.

(ii) Il-proposta għal regolament dwar miżuri ta' razzjonalizzazzjoni għall-avvanz tar-realizzazzjoni tat-TEN-T tinkludi obbligu għall-Istati Membri biex jistabbilixxu awtoritajiet kompetenti uniċi għall-koordinazzjoni tal-proċeduri tal-ħruġ ta' permessi għal proġetti tan-Netwerk Ewlieni tat-TEN-T.

36. Għall-QFP li jmiss, il-Kummissjoni biħsiebha tiżviluppa fil-kuntest tal-proposta CEF 2021-27 għal sett ġdid ta' indikaturi ta' prestazzjoni ewlenin li jkopri wkoll r-riżultati u l-impatti.

Fir-rigward tal-politika ta' koeżjoni, huma assenjati objettivi ġenerali għal kull programm, bl-indikaturi tar-riżultat. Il-kundizzjonijiet prerekwiżiti għall-implimentazzjoni jinkludu kundizzjonijiet faċilitanti marbuta mal-konformità ta' pjanijiet ta' strateġija nazzjonali mal-objettivi ta' politika tal-UE fil-qasam tat-trasport, notevolment dwar it-TEN-T kif ukoll il-mobbiltà urbana/lokali. Hija r-responsabbiltà tal-Istati Membri, meta jkunu qed jagħżlu u jimplimentaw il-proġetti eliġibbli, li jiżguraw li dawn tal-aħħar effettivament jippermettu li jinkisbu l-objettivi kkonsolidati tal-programmi, u jipprovdu rappurtar adegwat lill-Kummissjoni. Proġetti ferrovjarji jiġu offruti u l-kuntratti akkwistati normalment jinvolvu dispożizzjonijiet fir-rigward tat-twassil f'waqtu u r-riżultati, b'mekkaniżmi ta' sanzjoni korrispondenti. Dawn il-kuntratti huma ġestiti taħt ir-responsabbiltà tal-awtoritajiet kontraenti / benefiċjarji kkonċernati.

Tweġiba komuni tal-Kummissjoni għall-paragrafi 37 sa 44:

Biex jiġi żgurat li vjaġġi ta' distanza itwal b'ferrovija ta' veloċità għolja jkunu attraenti u kompetittivi b'paragun mal-avjazzjoni, servizzi b'veloċità għolja ħafna huma ta' spiss mitluba li jespandu l-firxa ta' kompetittività b'paragun mat-trasport tal-ajru minn 600 km għal 8-900 km. Id-*data* fuq il-veloċitajiet medji x'aktarx tinbidel ġaladarba n-netwerk titlesta, minħabba li d-*data* tirrifletti servizzi attwali b'netwerk mhux lest.

Il-veloċità attwali fuq linji ta' veloċità għolja (HSL) hija definita permezz ta' għadd ta' waqfiet (parametru idealment influwenzat mis-suq minflok mill-ippjanar) u tas-sistema ta' sinjalazzjoni (jekk il-vetturi ferrovjarji HS jkunu disponibbli).

Madankollu, l-adozzjoni ta' sistema ta' sinjalazzjoni tal-UE tikkontribwixxi għall-faċilitazzjoni ta' żidiet sinifikanti kemm ta' veloċità u kapaċità kummerċjali. L-iskjerament gradwali tal-Livell 2 tal-

ERTMS u fil-futur qarib tal-Livell 3 (li jistgħu jiġu skjerati fuq linji eżistenti) se jikkontribwixxi għat-titjib taż-żewġ fatturi.

51. Il-Kummissjoni temmen li d-dispożizzjonijiet inklużi fil-kapitlu tat-trasport tal-Gwida CBA (2014) huma mfassla biex jippermettu analiżi rigoruża u metodoloġikament soda ta' investimenti f'HSR, liema qafas analitiku għal identifikazzjoni u evalwazzjoni tal-kostijiet u l-benefiċċji, u l-kalkolu tal-vijabbiltà soċjoekonomika, mhux differenti minn kwalunkwe investimenti oħra fit-trasport. Jenħtieġ li l-fatturi enfasizzati mill-QEA jkunu evalwati ma' objettivi ta' politika usa', bħat-tħeġġiġ ta' bidla modali b'mod partikolari biex tindirizza t-tibdil fil-klima u l-kwalità tal-arja lokali.

65. Permezz ta' kofinanzjament offrut minn Shift2Rail, il-Kummissjoni qed tappoġġa finanzjarjament żviluppi tekniċi fuq ħruġ ta' biljetti tal-ferrovija inkluża ta' veloċità għolja. Il-Kummissjoni tqis li, b'mod simili għal kif evolva fis-settur tal-ajru, jenħtieġ li l-qasam tal-ferrovija ta' veloċità għolja tiżviluppa biljetti elettroniċi. Għax permezz tal-biljetti elettroniċi, il-linji tal-ajru żviluppaw approċċ ibbażat fuq is-settur abbażi ta' alleanzi li huma arranġamenti kummerċjali. Ma hemm ebda biljetti globali għal operaturi li mhumiex parti minn dawn l-alleanzi. Fil-qasam ferrovjarju, hemm għadd li qed jikber ta' inizjattivi settorjali, bħal "Trainline", li jippermettu kemm biljettar elettroniku u vjaġġi li jinvolvu iktar minn operatur wieħed.

Il-Kummissjoni pproponiet leġiżlazzjoni f'dan il-qasam fir-raba' pakkett ferrovjarju, iżda l-Kunsill ipprefera li s-soluzzjoni titħalla f'idejn is-settur. Il-Kummissjoni trid tirrapporta fuq soluzzjonijiet għas-settur kollu sal-2022 u tista', wara dan, tieħu azzjoni.

67. Il-Kummissjoni ta' spiss timmonitorja d-*data* ta' puntwalità tas-servizzi ferrovjarji fl-Istati Membri u definizzjoni miftiehma b'mod komuni ta' puntwalità teżisti bħala parti mir-RMMS sa mill-2017. Il-Kummissjoni tiġbor *data* kull sena fil-livell nazzjonali għal żewġ kategoriji ta' ferroviji tal-passiġġieri: "Servizzi suburbani u reġjonali" u "Servizzi fuq distanza twila u b'veloċità għolja konvenzjonali". Il-puntwalità ta' servizzi ta' veloċità għolja mhix immonitorjata separatament. Id-*data* tiġi ppubblikata fir-Rapporti ta' Monitoraġġ tas-Suq Ferrovjarju biennali tal-Kummissjoni.

Il-Kummissjoni ma timmonitorjax is-sodisfazzjon tal-konsumaturi b'mod aktar frekwenti peress li dan huwa kumpless ħafna minħabba l-varjetà ta' servizzi offruti fl-Istati Membri. Madankollu, xi Stati Membri huma attivi ħafna fil-monitoraġġ tas-sodisfazzjon tal-klijent meta dan jibnuh fil-kuntratti ta' Obbligi ta' Servizz Pubbliku (OSP) tagħhom.

79. Il-Kummissjoni temmen li d-dispożizzjonijiet tas-CBA tal-2014 inklużi fil-kapitlu tat-trasport tal-Gwida CBA jippermettu analiżi rigoruża u metodoloġikament soda ta' investimenti f'HSR, liema qafas analitiku għal identifikazzjoni u evalwazzjoni tal-kostijiet u l-benefiċċji, u l-kalkolu tal-vijabbiltà soċjoekonomika, mhux differenti minn kwalunkwe investimenti oħra fit-trasport.

L-inklużjoni ta' parametri / *data* kwantitattivi fissi li magħhom irid ikun hemm konformità (eż. volumi minimi ta' passiġġieri) jista' jipprevjeni minn qabel soluzzjonijiet ta' proġetti li jistgħu jkunu rilevanti fir-rigward tal-ħtiġijiet ta' żvilupp territorjali tagħhom.

Għaldaqstant, jenħtieġ li gwida li tiffoka fuq ir-rekwiżiti ewlenin għal CBA fil-livell tal-UE tkun flessibbli biżżejjed li tippermetti karatteristiċi speċifiċi għall-pajjiż, għas-settur u għall-proġetti jitqiesu fl-evalwazzjoni tal-proġetti abbażi ta' każ b'każ.

85. Fl-2017, il-Kummissjoni pproponiet il-pakkett "L-Ewropa attiva" inkluż miżura skont il-prinċipji ta' "min iniġġes iħallas" u ta' "min juża jħallas", bħalma huma taxxi għall-użu tat-toroq. Barra minn hekk, il-Kummissjoni għamlet sensiela ta' proposti biex tillimita l-emissjonijiet mit-trasport u tipprovdi inċentivi għal bidla modali u d-dekarbonizzazzjoni speċjalment fis-settur tat-toroq.

Barra minn hekk, fl-2017 il-Kummissjoni nediet studju komprensiv dwar l-internalizzazzjoni tal-kostijiet esterni-bil-għan li jiġi vvalutat il-punt sa fejn il-prinċipji ta' "min iniġġes iħallas" u ta' "min juża jħallas" huma implimentati fil-pajjiżi tal-UE fil-modi kollha, u bħala kontribut għad-dibattitu ta' politika rilevanti. L-istudju sħiħ se jkun disponibbli kmieni fis-sena 2019.

Studju ieħor imsejjaħ "Studju ta' analiżi tal-piż tat-tassazzjoni u imposti fuq it-trasport" (disponibbli fuq is-sit web tad-DĠ MOVE) ġabar informazzjoni dwar it-taxxi u l-imposti, kif ukoll is-sussidji, dwar 20 rotta rappreżentattiva magħżula b'attenzjoni għall-modi kollha ta' trasport.

Kaxxa 3 – L-impatt għall-vjaġġaturi meta ma jkunx hemm vjaġġar mingħajr interruzzjoni ta' ferroviji li jaqsmu l-fruntieri

1. L-interoperabbiltà nieqsa fuq il-medda bejn Munich u Verona tikkawża waqfa u dewmien fi stazzjon ta' Brenner

Il-Kummissjoni taqsam it-tħassib tal-QEA dwar l-interoperabbiltà, u qed taħdem sabiex issolvi dawn il-kwistjonijiet. Bħalissa għaddej it-"tindif" tal-ostakolu kbir impost minn iktar minn 11 000 regolament nazzjonali mill-ERA, grazzi għad-dispożizzjonijiet tar-IV pakkett Ferrovjarju. B'mod separat approċċ proattiv tul il-kurituri fuq ir-Rekord tal-Kwistjonijiet beda jimxi fl-istess direzzjoni, u wara l-identifikazzjoni u l-karatterizzazzjoni tar-regoli, nistennew li ħafna minnhom jiġu eliminati jew armonizzati fil-livell Ewropew, iżda dan ix-xogħol se jieħu għadd ta' snin biex jitlesta.

Madankollu, dawn l-ostakoli f'ħafna każijiet ma jaffettwawx linji ta' veloċità għolja (l-ebda ferrovija HS ma tieqaf fil-fruntieri bejn BE, FR, DE, NL, UK).

It-tielet inċiż: Fuq il-kwistjoni tal-lingwa ta' ħidma, il-Kummissjoni pproponiet lingwaġġ ferrovjarju komuni biex jiġi evalwat fil-Valutazzjoni tal-Impatt tad-Direttiva tas-Sewwieqa tal-Ferrovija riveduta (is-settur talab għal CBA biex tiġi identifikata l-lingwa), anki jekk kemm operazzjonalment kif ukoll politikament l-adozzjoni ta' lingwa waħda mhix realistika. Għadd ta' għażliet biex tiġi indirizzata l-kwistjoni xorta waħda huma issa taħt investigazzjoni (vokabularji fil-miri definiti, għodod tal-IT, eċċ), u l-Kummissjoni se tipproponi bidla tal-bażi legali biex tippermetti testijiet pilota ta' dawn.

2. Il-konnessjonijiet neqsin fl-infrastruttura bejn Franza u Spanja (ir-rotta transfruntiera tal-Atlantiku) jobbligaw lill-passiġġieri li jibdlu l-ferroviji u l-pjattaformi

Il-Kummissjoni taqbel mat-tħassib espress mill-QEA. Sadanittant, Franza hija impenjata lejn it-titjib tal-linja eżistenti sabiex tiżdied il-kapaċità tagħha u tneħħi l-konġestjoni f'Hendaye. Il-Kummissjoni kif ukoll il-Koordinatur Ewropew qed isegwu dawn l-iżviluppi.

90. L-introduzzjoni u l-livell tal-mark-ups jiddependu fuq ir-rieda u l-ħila tal-Istati Membri biex ikopru l-lakuni bejn il-kostijiet diretti u l-kostijiet totali tal-infrastruttura.

91. Ir-Regolament ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) 2015/909 tat-12 ta' Ġunju 2015 dwar il-modalitajiet għall-kalkolu tal-ispiża direttament imġarrba minħabba t-tħaddim tas-servizz ferrovjarju jistabbilixxi tliet metodoloġiji ta' kalkolu.

Huwa minnu li t-tliet metodoloġiji jirriżultaw f'livelli kemxejn differenti ta' imposti. Peress li l-imposti huma ddeterminati minn bosta fatturi li jinkludu mhux biss tkagħbir mill-użu, iżda wkoll l-istat eżistenti tal-infrastruttura u l-użu ta' mark-ups, huwa ċar li ma hemm ebda possibbiltà ta' imposta l-istess għal kulħadd fl-UE għal servizzi ferrovjarji ta' veloċità għolja. Ara wkoll it-tweġiba tal-Kummissjoni għall-paragrafu 90.

92.

(i) Il-Kummissjoni tinnota wkoll li n-netwerk ferrovjarju b'veloċità għolja Franċiża tinsab fi bżonn konsiderevoli ta' manutenzjoni u aġġornament, u fejn qabel kien b'lura f'investimenti ta'

manutenzjoni, il-kostijiet attwali għall-manutenzjoni tan-netwerk huma ogħla. Fejn kostijiet bħal dawn ma jkunux jistgħu jintlaħqu mil-livell ta' sussidji mill-Istat riċevuti mill-amministratur tal-infrastruttura, dawn jistgħu biss jiġu mgħoddija lill-operatur fil-forma mhux biss tal-kostijiet diretti iżda wkoll l-mark-ups, peress li l-amministratur tal-infrastruttura ma għandu ebda forma oħra ta' dħul.

(ii) Il-Kummissjoni tindika li l-korp regolatorju naqqas l-imposta peress li kienet qed tfixkel l-operazzjonijiet tal-kompetitur. Is-sitwazzjoni għall-vjaġġaturi ittejbet permezz tal-eżistenza ta' kompetizzjoni effettiva fuq il-linji ta' veloċità għolja, u b'hekk tnaqqas it-tariffi taż-żewġ operaturi.

93. Ara t-tweġiba tal-Kummissjoni għall-paragrafu 95.

95. Il-Kummissjoni tikkonferma li hi tissorvelja s-sistema sa fejn tiżgura li l-korpi regolatorji (KR) huma fis-seħħ, u tivverifika li dawn għandhom ir-riżorsi b'mod xieraq. Ir-riżorsi jiddependu mid-daqs tal-pajjiż u l-grad ta' ftuħ tas-suq. Il-Kummissjoni tfakkar li l-KR dwar id-dmir tagħhom li jaġixxu, jew *ex officio* jew abbażi ta' lment, kull meta hija tqis li ma tteħditx azzjoni adegwata. Il-KR għandhom irwol ċar li japprovaw l-iskema tal-imposti u jiżguraw li hija applikata b'mod mhux diskriminatorju.

KONKLUŻJONIJIET U RAKKOMANDAZZJONIJIET

97. Il-Kummissjoni tibqa' impenjata lejn il-konklużjonijiet u l-miżuri identifikati mill-istrateġija deskritta fil-White Paper tal-2011 u tkompli tressaq u timplimenta l-azzjonijiet meħtieġa biex jintlaħqu l-objettivi stabbiliti f'dan id-dokument. Ir-Regolament tat-TEN-T adottat mill-Kunsill u l-Parlament Ewropew jistabbilixxi objettivi, miri u miżuri konkreti li jissarrfu mill-istrateġija fil-White Paper tal-Kummissjoni tal-2011.

98. Ir-Regolament tat-TEN-T jistabbilixxi objettivi, miri u miżuri konkreti li jissarrfu mill-istrateġija fil-White Paper tal-Kummissjoni tal-2011.

Dan ir-Regolament jiddefinixxi l-politika tal-infrastruttura tal-UE għat-trasport u l-kriterji għall-identifikazzjoni tal-proġetti ta' interess komuni għall-UE. Jistabbilixxi l-qalba u n-netwerk komprensiva u fir-rigward tan-netwerk ferrovjarja ta' veloċità għolja jiddefinixxi fejn jeħtieġ li jiġu skjerati b'miri assoċjati u skeda ta' żmien (2030 għall-qalba, u 2050 għan-netwerk komprensiv), li l-Kummissjoni tqis bħala vinkolanti għalkemm tiddependi fuq id-disponibbiltà tar-riżorsi finanzjarji fl-Istati Membri.

Filwaqt li l-Kummissjoni hija tabilħaqq mhix involuta direttament fit-teħid ta' deċiżjoni fl-Istati Membri, l-għodod definiti fir-Regolamenti tat-TEN-T u s-CEF jippermettu lill-Kummissjoni li tivverifika li l-Istati Membri jikkonformaw mal-impenji tagħhom skont ir-Regolamenti – b'mod partikolari l-kurituri tan-netwerk ewlenin – u tieħu azzjoni fejn meħtieġ.

102. Id-dispożizzjonijiet inklużi fil-kapitlu tat-trasport tal-Gwida CBA (2014) huma mfassla biex jippermettu analiżi rigoruża u metodoloġikament soda ta' investimenti f'HSR, liema qafas analitiku għal identifikazzjoni u evalwazzjoni tal-kostijiet u l-benefiċċji, u l-kalkolu tal-vijabbiltà soċjoekonomika, mhux differenti minn kwalunkwe investimenti oħra fit-trasport. Jenħtieġ li l-fatturi enfasizzati mill-Qorti jkunu evalwati ma' objettivi ta' politika usa', bħat-tħeġġiġ ta' bidla modali b'mod partikolari biex tindirizza t-tibdil fil-klima u l-kwalità tal-arja lokali.

L-inklużjoni ta' volumi minimi ta' passiġġieri jista' jipprevjeni minn qabel soluzzjonijiet ta' proġetti li jistgħu jkunu rilevanti fir-rigward tal-ħtiġijiet ta' żvilupp territorjali tagħhom.

Għaldaqstant, jenħtieġ li gwida li tiffoka fuq ir-rekwiżiti ewlenin għal CBA fil-livell tal-UE tkun flessibbli biżżejjed li tippermetti karatteristiċi speċifiċi għall-pajjiż, għas-settur u għall-proġetti jitqiesu fl-evalwazzjoni tal-proġetti abbażi ta' każ b'każ.

103. Fl-2017 il-Kummissjoni nediet studju komprensiv dwar l-internalizzazzjoni tal-kostijiet esterni-bil-għan li jiġi vvalutat il-punt sa fejn il-prinċipji ta' "min iniġġes iħallas" u ta' "min juża jħallas" huma implimentati fil-pajjiżi tal-UE fil-modi kollha, u bħala kontribut għad-dibattitu ta' politika rilevanti.

Ara t-tweġiba tal-Kummissjoni għall-paragrafu 85.

104. Ir-raba' pakkett ferrovjarju, adottat fl-2016, jipprevedi tneħħija tal-ostakoli għall-interoperabbiltà, u b'hekk isaħħaħ is-sikurezza u l-liberalizzazzjoni tas-swieq tal-ferroviji tal-passiġġieri. Se jidħol fis-seħħ għal servizzi kummerċjali b'Veloċità Għolja mill-2019.

Minħabba l-fatt li huma infrastrutturi ġodda mibnija bi standards moderni u mill-bidu nett imfassla għat-traffiku internazzjonali, hemm ħafna inqas ostakli għall-interoperabbiltà fuq rotot ta' veloċità għolja fuq in-netwerk storika. Dawk ewlenin li jifdal jirriżultaw minn sistemi ta' sinjali differenti, li se jkunu indirizzati permezz tal-introduzzjoni progressiva tal-linja bażi 3 tal-ERTMS u l-eliminazzjoni ta' sistemi ta' "klassi B" (jiġifieri legat nazzjonali), u differenzi fil-vultaġġ (25 kV jew 15 kV), li faċilment jistgħu jiġu indirizzati b'soluzzjonijiet tekniċi.

105. Filwaqt li jeħtieġu jkunu f'livell raġonevoli, l-imposti jridu jkunu stabbiliti għal mill-inqas fil-livell ta' kostijiet diretti biex jiġu koperti l-kostijiet tal-vjaġġ tal-ferrovija. L-eżistenza u l-livell ta' mark-ups lil hinn mill-kostijiet diretti jiddependu mill-kapaċità u r-rieda tal-Istati Membri li jipprovdu sussidji għal amministratturi tal-infrastruttura.

Rakkomandazzjoni 1 – L-ippjanar ta' netwerk ferrovjarja b'veloċità għolja tal-UE

1. Il-Kummissjoni taċċetta r-rakkomandazzjoni.

Il-pjanijiet ta' ħidma tal-kurituri tan-netwerk ewlenin rispettivi se jiddefinixxu l-proġetti ewlenin ta' prijorità li għandhom jiġu implimentati fl-ewwel lok. Il-Kummissjoni se tkompli taħdem mal-Istati Membri biex tiżgura li n-netwerk ewlieni isir realtà sal-2030 kif previst mir-Regolament tat-TEN-T.

Barra minn hekk, il-Kummissjoni tipprevedi t-tnedija dalwaqt ta' rieżami tal-politika tat-TEN-T, skont l-Artikolu 54 tar-Regolament tat-TEN-T (Nru 1315/2013). F'dan il-qafas, il-Kummissjoni se tiżgura evalwazzjoni tajba tan-netwerk ferrovjarja ta' veloċità għolja tat-TEN-T. Fost l-oħrajn, dan għandu jkopri aspetti bħalma huma l-vijabbiltà soċjoekonomika ta' konnessjonijiet jew l-interrelazzjoni bejn l-infrastruttura u l-forniment tas-servizzi permezz ta' enfasi dejjem tikber fuq il-KPI relatat mas-servizzi.

Barra minn hekk, il-Kummissjoni qed tippromwovi l-użu ta' deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni għal proġetti transfruntiera sabiex tiżgura monitoraġġ eqreb tal-proġetti.

2. Il-Kummissjoni taċċetta r-rakkomandazzjoni parzjalment. Filwaqt li taqbel fil-prinċipju, il-Kummissjoni ma tistax timplimenta din l-azzjoni b'effett immedjat. Se tibda l-azzjoni malajr kemm jista' jkun u ssegwiha filwaqt li tipprepara l-proposta leġiżlattiva l-ġdida għat-TEN-T.

Fil-kuntest tas-CEF għall-perjodu 2021-2027, il-Kummissjoni tipproponi li ssaħħaħ ir-rabta bejn il-pjanijiet ta' ħidma għall-kuritur tan-netwerk ewlieni tal-Koordinaturi Ewropej u l-implimentazzjoni tas-CEF.

Barra minn hekk, il-Kummissjoni qed tippromwovi l-użu ta' deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni għal proġetti transfruntiera sabiex tiżgura monitoraġġ eqreb tal-proġetti.

Għall-Fondi ta' Koeżjoni u s-sostenn tal-FEŻR fil-perjodu wara l-2020, l-eżistenza ta' ppjanar komprensiv tat-trasport fil-livell xieraq huwa propost bħala kundizzjoni abilitanti. Dawn il-pjanijiet iridu jipprovdu għall-valutazzjoni ta' linji ta' veloċità għolja, fejn rilevanti.

Barra minn hekk, hemm sinerġija u komplementarjetà msaħħa bejn dawn il-Fondi u l-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa li se tiffoka b'mod partikolari fuq in-"netwerk ewlieni" waqt li l-FEŻR u l-Fond ta' Koeżjoni se jipprovdu wkoll appoġġ għan-"netwerk komprensiv".

Rakkomandazzjoni 2 – Appoġġ ta' kofinanzjament mill-UE għal investimenti f'infrastruttura ferrovjarja ta' veloċità għolja

1. Il-Kummissjoni taċċetta din ir-rakkomandazzjoni.

2. Il-Kummissjoni taċċetta r-rakkomandazzjoni fis-sustanza. Hija madankollu mingħajr preġudizzju lejn l-eżitu tar-reviżjoni tar-Regolament tat-TEN-T.

3. Sa fejn tolqot lilha, il-Kummissjoni taċċetta din ir-rakkomandazzjoni.

4. Il-Kummissjoni taċċetta parzjalment din ir-rakkomandazzjoni, kif spjegat hawn taħt.

Għal Fondi ta' Koeżjoni u l-appoġġ tal-FEŻR fil-perjodu wara l-2020, il-Kummissjoni parzjalment taċċetta r-rakkomandazzjoni. L-eżistenza ta' ppjanar komprensiv tat-trasport fil-livell xieraq huwa propost bħala kundizzjoni abilitanti. Il-Kummissjoni pproponiet li l-pjanijiet ta' trasport iqisu l-impatt antiċipat ta' liberalizzazzjoni tat-trasport ferrovjarju.

Fir-rigward tas-CEF, il-Kummissjoni ma taċċettax ir-rakkomandazzjoni peress li r-raba' pakkett ferrovjarju jimponi obbligi fuq l-Istati Membri filwaqt li l-finanzjament tas-CEF japplika għat-tipi kollha ta' benefiċjarji. Għaldaqstant, ma jkunx effettiv li tiġi applikata kundizzjonalità peress li l-benefiċjarji tas-CEF ma jkunux responsabbli għall-introduzzjoni ta' kompetizzjoni fuq il-proġetti ta' infrastruttura appoġġati.

5. Il-Kummissjoni ma taċċettax din ir-rakkomandazzjoni.

Peress li r-riżultati ta' interventi bħal dawn mhumiex immedjati wara t-tlestija tal-proġett iżda huwa meħtieġ ċerta firza ta' żmien, ikun diffiċli li jinżamm l-"bonus ta' prestazzjoni" għal żborż eventwali. Barra minn hekk, il-Kummissjoni tenfasizza wkoll li l-prestazzjoni tiddependi fuq fatturi lil hinn mill-kontroll tal-benefiċjarji.

Mingħajr ma torbot il-finanzjament tal-UE mat-twassil ta' riżultati mill-benefiċjarji, il-Kummissjoni madankollu biħsiebha tiżviluppa fil-kuntest tal-proposta CEF 2021-27, sett ġdid ta' indikaturi ta' prestazzjoni ewlenin li jkopri wkoll r-riżultati u l-impatti.

Fir-rigward tal-politika ta' koeżjoni, huma assenjati objettivi ġenerali għal kull programm, bl-indikaturi tar-riżultat. Għaldaqstant hija r-responsabbiltà tal-Istati Membri, meta jkunu qed jagħżlu u jimplimentaw il-proġetti eliġibbli, li jiżguraw li dawn tal-aħħar effettivament jippermettu li jinkisbu l-objettivi kkonsolidati tal-programmi. Proġetti ferrovjarji jiġu offruti u l-kuntratti akkwistati normalment jinvolvu dispożizzjonijiet fir-rigward tat-twassil f'waqtu u, eżiti u riżultati, b'mekkaniżmi ta' sanzjoni korrispondenti. Dawn il-kuntratti huma ġestiti taħt ir-responsabbiltà tal-awtoritajiet kontraenti / benefiċjarji kkonċernati. Il-proposta tal-Kummissjoni għar-Regolament dwar Dispożizzjonijiet Komuni (CPR) il-ġdid ma tipprevedix bonus ta' prestazzjoni fil-livell tal-benefiċjarji.

6. Il-Kummissjoni taċċetta r-rakkomandazzjoni u se timplimentaha billi tiżgura rabtiet aktar b'saħħithom bejn il-finanzjament tas-CEF, il-pjanijiet ta' ħidma tal-kurituri u d-deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni.

Rakkomandazzjoni 3 - Simplifikazzjoni tal-kostruzzjonijiet transfruntiera

1. Il-Kummissjoni taċċetta r-rakkomandazzjoni.

Il-proposta għal regolament dwar miżuri ta' razzjonalizzazzjoni għall-avvanz tar-realizzazzjoni tat-TEN-T, adottati bħala parti mit-tielet Pakkett dwar il-Mobbiltà, tippreżenta r-rekwiżit li japplikaw

qafas wieħed biss tal-akkwist pubbliku għal proġetti transfruntiera li huma żviluppati minn entità waħda.

Strument legali li jippermetti l-applikazzjoni ta' leġiżlazzjoni fuq in-naħa l-oħra tal-fruntiera għandha tissimplifika b'mod sinifikanti l-operazzjonijiet transfruntiera. Proġetti transfruntiera jistgħu jitwettqu bl-użu ta' sett uniku ta' regoli. Mekkaniżmu bħal dan huwa parti mill-proposta tal-pakkett ta' koeżjoni ta' wara l-2020 adottata fid-29 ta' Mejju 2018.

2. Il-Kummissjoni taċċetta r-rakkomandazzjoni.

Il-Kummissjoni taċċetta rwol ta' faċilitazzjoni għal din ir-rakkomandazzjoni peress li l-ħolqien ta' punti uniċi ta' servizz (one-stop shops) jaqa' taħt ir-responsabbiltà tal-Istati Membri.

Il-proposta dwar is-Smart TEN-T, adottata bħala parti tat-tielet Pakkett dwar il-Mobbiltà, se tintroduċi rekwiżit għall-Istati Membri li jistabbilixxu awtorità kompetenti unika biex tikkontrolla l-proċeduri għall-għoti tal-permessi integrati applikabbli għall-proġetti ewlenin tat-TEN-T.

Il-Punt Fokali tal-Fruntiera jista' jagħmel disponibbli l-prassi tajba u jipprovdi parir espert, fejn dan ikun possibbli.

Il-Punt Fokali tal-Fruntiera kienet stabbilita fis-servizzi tal-Kummissjoni u huwa magħmul minn esperti tal-Kummissjoni fi kwistjonijiet transfruntiera, li joffru pariri lill-awtoritajiet nazzjonali u reġjonali, billi jiġbru u jaqsmu prattiki tajba permezz tal-ħolqien ta' netwerk ġdida online fl-UE kollha. Din il-pjattaforma hija maħsuba għal partijiet ikkonċernati biex ikollhom post fejn jaqsmu l-esperjenzi, u jiddiskutu soluzzjonijiet u ideat biex jegħlbu ostakoli tal-fruntieri.

Din l-inizjattiva hija parti minn strateġija usa' ta' Komunikazzjoni, adottata fl-20.9.2017, dwar "Insaħħu t-Tkabbir u l-Koeżjoni f'Reġjuni mal-Fruntieri tal-UE" ("Boosting growth and cohesion in EU border regions"), b'sett ta' azzjonijiet ġodda u lista ta' inizjattivi li għaddejjin bħalissa, biex jgħinu lir-reġjuni tal-fruntiera tal-UE jikbru aktar malajr u dejjem eqreb. Hija msemmija wkoll fir-regolament dwar mekkaniżmu biex isolvi ostakli leġiżlattivi u amministrattivi f'kuntest transfruntiera adottat mill-Kummissjoni fid-29 ta' Mejju 2018.

3. Il-Kummissjoni taċċetta r-rakkomandazzjoni.

Il-pjan Ewropew għall-mobilitazzjoni tal-ERTMS u r-raba' pakkett ferrovjarju jipprovdi qafas ċar li jiżgura l-interoperabbiltà.

Rakkomandazzjoni 4 – Azzjonijiet li jtejbu l-operazzjonijiet tal-ferroviji ta' veloċità qawwija għall-passiġġieri

1. Il-Kummissjoni taċċetta din ir-rakkomandazzjoni.

Faċilitaturi teknoloġiċi għal soluzzjonijiet ta' biljetti elettroniċi qed jiġu żviluppati fi ħdan it-TAP TSI – filwaqt li qed jiġi żviluppat tisħiħ ulterjuri fil-Programm ta' Innovazzjoni Shift2rail 4 (eż. lejn kartieri elettroniċi multimodali).

Barra minn hekk, il-Kummissjoni attwalment qed timmonitorja l-iżviluppi tas-suq ferrovjarju li jikkonċernaw l-introduzzjoni u l-użu ta' sistemi komuni ta' informazzjoni u bejgħ ta' biljetti globali. Il-leġiżlazzjoni (id-Direttiva UE 2016/2370) tirrikjedi li sal-31 ta' Diċembru 2022, il-Kummissjoni għandha l-obbligu li tippreżenta rapport lill-Parlament Ewropew u lill-Kunsill dwar id-disponibbiltà ta' sistemi komuni ta' informazzjoni u bejgħ ta' biljetti globali, biex tkun akkumpanjata, jekk xieraq, minn proposti leġiżlattivi.

2. Il-Kummissjoni taċċetta din ir-rakkomandazzjoni.

Sal-aħħar tal-2019, il-Kummissjoni se tkun lestiet verifika ta' konformità sħiħa tal-miżuri ta' traspożizzjoni nazzjonali tal-Istati Membri. Madankollu, tfakkar li l-każijiet ta' applikazzjoni ħażina

(għall-kuntrarju ta' traspożizzjoni) jistgħu dejjem ikunu miġjuba għall-attenzjoni tagħha iktar tard mill-2019, f'liema każ tkun obbligata taġixxi.

Il-Kummissjoni qed taħdem ukoll b'mod attiv mal-amministraturi ta' infrastruttura biex jiżguraw kooperazzjoni tal-mark-ups għal operazzjonijiet transfruntiera.

3. Il-Kummissjoni taċċetta din ir-rakkomandazzjoni.

Sal-aħħar tal-2019, il-Kummissjoni se tkun lestiet verifika ta' konformità sħiħa tal-miżuri ta' traspożizzjoni nazzjonali tal-Istati Membri. Madankollu, każijiet ta' applikazzjoni ħażina (għall-kuntrarju ta' traspożizzjoni) jistgħu dejjem ikunu miġjuba għall-attenzjoni tagħha iktar tard mill-2019, f'liema każ tkun obbligata taġixxi.

4. Il-Kummissjoni parzjalment taċċetta din ir-rakkomandazzjoni.

Fir-rigward ta' (i), waqt ir-reviżjoni prevista tar-Regolament tal-Kummissjoni UE 2015/1100 dwar l-obbligi ta' rapportar tal-Istati Membri fil-qafas tal-monitoraġġ tas-suq ferrovjarju, il-Kummissjoni se tipproponi li l-Istati Membri jiġbru d-*data* dwar il-puntwalità separatament għal servizzi ta' distanzi twal konvenzjonali u ta' veloċità għolja. Jekk l-Istati Membri jaċċettaw il-proposta id-*data* tkun tista' ssir disponibbli mill-2020 u titqassam f'rapporti ta' kull sentejn dwar il-monitoraġġ tas-Suq Ferrovjarju.

Il-Kummissjoni ma taċċettax (ii) li jitlob l-iżvilupp ta' qafas ta' rappurtar standard u metodoloġija għal rappurtar għas-sodisfazzjon tas-servizz tal-klijenti. Ir-rapporti ta' operaturi attwalment ippubblikata fis-sit elettroniku ERADIS taż-ŻER kif mitlub fir-rapport tar-Regolament dwar id-Drittijiet tal-Passiġġieri (KE) 1371/2007 dwar is-sodisfazzjon tal-konsumaturi kontra standards ta' kwalità tas-servizz individwali. L-introduzzjoni ta' rappurtar armonizzata fil-livell tal-UE tkun tinvolvi piż amministrattiv addizzjonali, peress li l-operaturi jkunu obbligati jirrappurtaw mhux biss lill-istandards ta' kwalità ta' servizz individwali tagħhom iżda jikkonformaw ma' rekwiżiti armonizzati tal-UE. Sabiex titjieb it-trasparenza u r-rappurtar tal-kwalità fil-livell tal-operaturi, il-Kummissjoni pproponiet riċentament fit-Tfassil mill-ġdid tar-Regolament dwar id-Drittijiet tal-Passiġġier (KE)1371/2007 (COM(2017)548 final) ta' approċċ iżjed standardizzat lejn ir-rappurtar li jinkludi stħarriġ aktar dettaljat dwar il-kwalità minima tas-servizzi għas-sodisfazzjon tal-konsumaturi fl-Anness III tiegħu, il-punt I (2). Madankollu, dan mhux se jippermetti għal armonizzazzjoni sħiħa u għalhekk il-Kummissjoni tqis li t-tkomplija tal-istħarriġ tal-Ewrobarometru kull 4-6 snin (suġġett għad-disponibbiltà ta' riżorsi baġitarji) huma għodda xierqa u proporzjonata sabiex jingħataw l-aktar ħarsa ġenerali soda u rappreżentattiva tax-xejriet tas-sodisfazzjon tal-konsumatur fil-livell tal-UE. Is-sejbiet tal-Ewrobarometru huma ppubblikati separatament kif ukoll analizzati f'kuntest ta' politika fir-rapport ta' Monitoraġġ tas-Suq Ferrovjarju sussegwenti tal-Kummissjoni.

Barra minn hekk, minħabba l-għan tagħha ta' liberalizzazzjoni tat-trasport ferrovjarju, il-Kummissjoni ma tqisx li l-evalwazzjoni ta' atturi tas-suq li jikkompetu kontra xulxin huwa xogħolha.

5. Il-Kummissjoni taċċetta din ir-rakkomandazzjoni.

Barra minn hekk, fl-2017 il-Kummissjoni nediet studju komprensiv dwar l-internalizzazzjoni tal-kostijiet esterni-bil-għan li jiġi vvalutat il-punt sa fejn il-prinċipji ta' "min iniġġes iħallas" u ta' "min juża jħallas" huma implimentati fil-pajjiżi tal-UE fil-modi kollha. L-għoti tal-metodoloġiji rilevanti u d-*data* jservi wkoll biex tiġi faċilitata l-implimentazzjoni futura ta' dawn il-prinċipji mill-Istati Membri responsabbli.

Avveniment	Data
Il-Memorandum ta' Ppjanar tal-Awditjar (APM) jiġi adottat / L-awditu jinbeda	25.1.2017
L-abbozz ta' rapport jintbagħat uffiċjalment lill-Kummissjoni (jew lill-entità l-oħra awditjata)	4.5.2018
Ir-rapport finali jiġi adottat wara l-proċedura kontradittorja	13.6.2018
Ir-risposti uffiċjali tal-Kummissjoni (jew tal-entità l-oħra awditjata) jaslu bil-lingwi kollha	Bl-Ingliż: 25.6.2018 Bil-lingwi l-oħra: 12.7.2018

ISBN 978-92-847-0102-5
doi:10.2865/884793
QJ-AB-18-014-MT-N

Mis-sena 2000 'l hawn, l-UE investiet EUR 23.7 biljun fl-infrastruttura ferrovjarja ta' veloċità għolja. Ma jeżistix pjan realistiku fit-tul għall-ferroviji ta' veloċità għolja fil-livell tal-UE, iżda hemm biss sistema frammentata u ineffettiva ta' linji ferrovjarji nazzjonali b'konnessjonijiet inadegwati peress li l-Kummissjoni Ewropea la għandha l-għodod legali u lanqas is-setgħat biex tobbliga lill-Istati Membri jibnu l-linji kif kien ġie maqbul.
Hemm dubju dwar il-kosteffiċjenza billi l-linji ta' veloċità għolja ħafna mhumiex meħtieġa kullimkien, peress li l-ispiża għal kull minuta ta' ħin tal-ivvjaġġar iffrankata hija għolja ħafna, u tista' titla' għal EUR 369 miljun, u l-veloċitajiet medji jammontaw biss għal 45 % tal-kapaċità massima, filwaqt li spejjeż ogħla milli ppjanat u dewmien fil-kostruzzjoni huma n-norma minflok l-eċċezzjoni.
Is-sostenibbiltà hija baxxa, l-effettività tal-investimenti mhix adegwata u l-valur miżjud tal-UE huwa f'riskju minħabba l-fatt li għal tlieta minn seba' linji kkompletati l-ammont ta' passiġġieri huwa baxx u dan iwassal għal riskju għoli li l-nfiq ta' EUR 2.7 biljun f'kofinanzjament mill-UE ma jkunx effettiv. Barra minn hekk, għal 9 linji u meded minn 14, l-ammont potenzjali ta' passiġġieri mhuwiex għoli biżżejjed, u għad hemm fis-seħħ 11 000 regola nazzjonali, għalkemm il-Qorti kienet diġà talbet fl-2010 li jitneħħew dawn l-ostakli kemm tekniċi kif ukoll amministrattivi.

IL-QORTI EWROPEA TAL-AWDITURI

L-Uffiċċju tal-Pubblikazzjonijiet

IL-QORTI EWROPEA TAL-AWDITURI
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Mistoqsijiet: eca.europa.eu/mt/Pages/ContactForm.aspx
Sit web: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors

©Unjoni Ewropea, 2018.

Għal kull użu jew riproduzzjoni ta' ritratti jew materjal ieħor li ma jaqax taħt id-drittijiet tal-awtur tal-Unjoni Ewropea, irid jintalab il-permess direttament mingħand id-detenturi tad-drittijiet tal-awtur.