MT

IL-QORTI
EWROPEA
TAL-AWDITURI

Analiżi
Panoramika

Lejn settur tat-trasport ġewwa l-UE li jkollu suċċess: sfidi li jridu jiġu indirizzati

2018

Werrej

Paragrafu

Sommarju eżekuttiv — I-XII

Għan u approċċ ta’ din l-analiżi panoramika — 01-05

Parti I: Ħarsa ġenerali lejn is-settur tat-trasport ġewwa l-UE — 06-25

Fatti ewlenin dwar is-settur tat-trasport ġewwa l-Unjoni Ewropea — 06-07

Objettivi ewlenin tal-politika tal-UE għas-settur tat-trasport — 08-12

Partijiet ikkonċernati prinċipali fis-settur tat-trasport ġewwa l-UE — 13-16

Ħtiġijiet ta’ investiment fl-infrastruttura u disponibbiltà tal-fondi — 17-25

Parti II: Is-sitwazzjoni attwali f’oqsma ewlenin tas-settur tat-trasport ġewwa l-UE — 26-63

Xejriet attwali fl-użu tat-trasport — 26-39

Il-volumi tat-trasport żdiedu b’mod kostanti u huma mistennija li jkomplu jiżdiedu — 26-27

It-trasport bit-triq huwa ppreferut għat-trasport tal-passiġġieri u l-merkanzija — 28-33

Sistemi intelliġenti ta’ ġestjoni tat-trasport: parti intrinsika mill-futur tal-qasam tat-trasport — 34-35

Xejriet emerġenti fil-qasam tat-trasport — 36-39

Żvilupp tal-infrastruttura — 40-51

Minkejja l-progress li sar fl-iżvilupp tal-infrastruttura tat-trasport ġewwa l-UE, għad baqa’ ċerti sfidi — 40-46

IT-TEN-T jirrikjedi finanzjament sinifikanti – il-livelli ta’ dejn tal-Istati Membri jistgħu jkunu ta’ xkiel — 47-51

Suq Intern — 52-55

Dekarbonizzazzjoni tat-trasport — 56-63

Parti III: Sfidi ewlenin li jridu jiġu indirizzati — 64-91

Tqabbil tal-objettivi mar-riżorsi — 66

Infurzar mill-UE ta’ allinjament aktar mill-qrib bejn id-deċiżjonijiet nazzjonali dwar l-infrastruttura u l-prijoritajiet ta’ politika tal-UE 67-70

Żieda fil-valur miżjud tal-finanzjament mill-UE 71-72

Titjib fil-ġestjoni tal-proġetti 73-86

Ippjanar aħjar billi titwettaq analiżi bir-reqqa minn qabel tal-ispejjeż u l-benefiċċji 74-78

Simplifikazzjoni tar-regoli għall-implimentazzjoni ta’ proġetti tal-infrastruttura 79-82

Titjib fil-monitoraġġ tal-proġetti 83-86

Tingħata aktar attenzjoni għall-manutenzjoni u t-tiġdid tal-infrastruttura eżistenti 87-89

Isiru aktar sforzi biex il-merkanzija tiġi ttrasportata b’mezzi oħra minflok fuq it-toroq 90-91

Annessi

Anness I – Rapporti dwar it-trasport li nħarġu mill-QEA mill-2010 ’l hawn

Anness II – L-10 miri tal-UE għal sistema tat-trasport kompetittiva u effiċjenti fl-użu tar-riżorsi

Anness III – Partijiet ikkonċernati prinċipali fil-livell tal-UE

Abbrevjazzjonijiet

It-tim inkarigat mill-analiżi panoramika

Sommarju eżekuttiv

I Analiżijiet panoramiċi jipprovdu deskrizzjoni wiesgħa u analiżi tal-oqsma ta' politika u fil-biċċa l-kbira jkunu bbażati fuq informazzjoni li tkun disponibbli għall-pubbliku. Din l-analiżi panoramika tiddeskrivi u tanalizza dak li qed isir mill-UE fil-qasam tat-trasport. Aħna niffukaw fuq investimenti fl-infrastruttura ffinanzjati mill-baġit tal-UE u nippreżentaw suġġetti trażversali li identifikajna f'awditi li wettaqna reċentement tal-ħames mezzi prinċipali ta' trasport: bit-triq, bil-ferroviji, bl-ajru, minn passaġġi fuq l-ilma interni u dak marittimu. B'kont meħud tal-osservazzjonijiet u r-rakkomandazzjonijiet tagħna, aħna nippreżentaw analiżi orizzontali tal-isfidi ewlenin li l-iżvilupp u l-finanzjament tat-trasport ġewwa l-UE qegħdin jiffaċċjaw. Minbarra r-rapporti proprji tagħna, din l-analiżi tieħu kont tar-rapporti li nħarġu minn istituzzjonijiet supremi tal-awditjar (SAIs) oħra, kif ukoll ta' dokumenti, studji, evalwazzjonijiet u *data* ewlenin relatati mal-politika tal-UE u l-fehmiet ta' istituzzjonijiet oħra tal-UE u ta' dawk internazzjonali.

II It-trasport huwa settur strateġiku tal-ekonomija tal-UE, li jaffettwa direttament il-ħajja ta' kuljum taċ-ċittadini kollha tal-UE u s-servizzi tat-trasport jipprovdu bejn wieħed u ieħor 11-il miljun impjieg. Dan is-settur huwa l-pedament tal-integrazzjoni Ewropea, billi n-netwerks tat-trasport li jkunu kompletament interkonnessi u sostenibbli huma kundizzjoni neċessarja għall-ikkompletar u l-funzjonament tajjeb tas-suq uniku Ewropew.

III F'dawn l-aħħar deċennji, il-volumi tat-trasport tal-passiġġieri u tal-merkanzija ġewwa l-UE żdiedu u huma mistennija li jkomplu jagħmlu dan, għalkemm b'pass inqas mgħaġġel. F'termini ta' volum, it-trasport bit-triq jirrappreżenta l-maġġoranza tal-vjaġġi li jsiru mill-passiġġieri u l-merkanzija u, attwalment, is-suq ma jipprovdix inċentivi suffiċjenti għall-utenti biex dawn jibdlu għal mezzi oħra ta' trasport, li b'mod ġenerali jibqgħu ekonomikament inqas kompetittivi.

IV It-trasport huwa qasam ta' kompetenza kondiviża tal-UE, li jfisser li l-Istati Membri jistgħu jeżerċitaw il-kompetenza proprja tagħhom dment li l-UE ma tkunx ifformulat politiki u strateġiji komuni relatati ma' dan il-qasam. It-Trattat dwar il-Funzjonament tal-UE (TFUE) jistabbilixxi l-bażi għan-Netwerk Trans-Ewropew tat-Trasport (TEN-T), netwerk multimodali integrat li jippermetti li l-persuni u l-merkanzija jiċċaqilqu malajr u faċilment ġewwa l-UE kollha. In-netwerk fih żewġ livelli. In-netwerk "ewlieni", li għandu jiġi kkompletat sal-2030, jikkonsisti fil-links u n-nodi li strateġikament huma l-aktar importanti ġewwa l-UE kollha. In-netwerk "komprensiv", li għandu jiġi

kkompletat sal-2050, għandu l-għan usa' li jiżgura l-aċċessibbiltà u l-konnettività għar-reġjuni kollha tal-UE.

V L-Istati Membri huma prinċipalment responsabbli għall-iżvilupp, il-finanzjament u l-bini tal-infrastruttura tat-trasport. Il-finanzjament mill-UE, li jrid iwassal valur miżjud tal-UE, jista' jkun biss katalista u jkopri parti tal-ħtiġijiet totali. Firxa ta' strumenti ta' finanzjament mill-UE, b'valur totali ta' madwar EUR 193 biljun għall-perjodu 2007-2020, jipprovdu appoġġ għall-politika dwar it-trasport.

VI L-iżvilupp tal-infrastruttura tat-trasport tal-UE jirrikjedi nefqa finanzjarja konsiderevoli. Il-Kummissjoni tistma li l-ħtiġijiet totali ta' investiment f'dan il-qasam jammontaw għal madwar EUR 130 biljun fis-sena, b'investiment sinifikanti ulterjuri meħtieġ għall-manutenzjoni. Huwa stmat li n-netwerk ewlieni tat-TEN-T waħdu jkun jiswa EUR 500 biljun għall-perjodu mill-2021 sal-2030; jekk jiġu inklużi n-netwerk komprensiv u investimenti oħra għat-trasport dan l-ammont jitla' għal madwar EUR 1.5 triljun.

VII Madankollu, mill-kriżi ekonomika tal-2008 'l hawn, it-tnaqqis fl-investiment għall-infrastruttura tat-trasport żamm lura l-modernizzazzjoni tan-netwerk tat-trasport tal-UE, b'livelli medji ta' investiment li huma ferm inqas minn dawk meħtieġa. Biex l-objettivi tat-TEN-T jintlaħqu kif skedat jinħtieġu riżorsi finanzjarji sinifikanti. Minħabba d-disponibbiltà limitata tal-fondi pubbliċi, huwa essenzjali li jiżdied l-investiment mis-settur privat fl-infrastruttura strateġika tat-trasport.

VIII Ir-rata ta' żvilupp tal-infrastruttura ġewwa l-UE tvarja, filwaqt li l-kwalità u d-disponibbiltà tal-infrastruttura għadhom lura, b'mod partikolari fir-reġjuni tal-Lvant. Filwaqt li f'xi wħud mill-Istati Membri n-netwerks ewlenin tat-TEN-T huma diġà kkompletati jew kważi kkompletati, fi Stati Membri oħra għad baqa' ħafna xi jsir.

IX Il-Kummissjoni rrikonoxxiet li, biex tinkiseb sistema tat-trasport pan-Ewropea li tkun komodali u verament integrata, huwa essenzjali li l-implimentazzjoni kkoordinata ta' sistemi intelliġenti ta' ġestjoni tat-trasport, li attwalment tinsab għaddejja, tirnexxi. Barra minn hekk, l-awtomatizzazzjoni, id-diġitalizzazzjoni u l-mobbiltà kondiviża huma xejriet li qed jiżdiedu rapidament u li għandhom il-potenzjal li jagħmlu s-sistemi tat-trasport aktar effiċjenti. Madankollu, teknoloġiji u xejriet tal-mobbiltà ġodda jġibu wkoll magħhom sfidi relatati mal-adegwatezza tal-qafas leġiżlattiv, il-protezzjoni tal-privatezza, is-sikurezza, r-responsabbiltà u s-sigurtà tad-*data*.

X Il-Kummissjoni appoġġat b'mod attiv il-ftuħ u l-liberalizzazzjoni tas-suq intern tat-trasport. Madankollu, anke f'dan ir-rigward għad baqa' ċerti sfidi, b'mod partikolari fil-ġestjoni tat-traffiku ferrovjarju u dak tal-ajru.

XI It-trasport jirrappreżenta bejn wieħed u ieħor kwart tal-emissjonijiet kollha ta' gassijiet serra (GHG) fl-UE. Billi l-emissjonijiet mit-trasport reġgħu bdew jiżdiedu mill-2014 'l hawn, is-settur qed isir waħda mill-isfidi prinċipali għall-għanijiet kumplessivi tal-UE fir-rigward tad-dekarbonizzazzjoni.

XII Filwaqt li sar progress fl-iżvilupp tal-infrastruttura u l-ftuħ tas-suq intern tat-trasport, u minkejja li ġew proposti miżuri biex id-dekarbonizzazzjoni tat-trasport tiġi aċċellerata, l-UE għadha qed tiffaċċja diffkultajiet biex:

- tqabbel l-objettivi u l-prijoritajiet fil-qasam tat-trasport li jkunu kemm rilevanti kif ukoll li jistgħu jinkisbu, mar-riżorsi disponibbli;
- tistabbilixxi għodod effettivi ta' infurzar fil-livelli tal-UE biex tiżgura li d-deċiżjonijiet li jittieħdu mill-Istati Membri fir-rigward tal-infrastruttura jkunu allinjati aktar mill-qrib mal-prijoritajiet tal-UE, b'attenzjoni partikolari għas-sezzjonijiet transkonfinali;
- tiffoka l-finanzjament mill-UE fuq il-prijoritajiet bl-ogħla valur miżjud tal-UE;
- ittejjeb l-ippjanar, l-implimentazzjoni u l-monitoraġġ ta' proġetti ffinanzjati mill-UE;
- tiżgura li ssir manutenzjoni adegawata tal-infrastruttura u li din tkun sostenibbli;
- issaħħaħ l-isforzi biex aktar merkanzija tiġi ttrasportata b'mezzi oħra minflok fuq it-triq.

Għan u approċċ ta' din l-analiżi panoramika

01 Din l-analiżi panoramika tiddeskrivi u tanalizza dak li qed isir mill-UE fil-qasam tal-politika dwar it-trasport. Aħna niffukaw fuq investimenti fl-infrastruttura ffinanzjati mill-baġit tal-UE u nippreżentaw suġġetti trażversali li identifikajna f'awditi li wettaqna reċentement tal-ħames mezzi prinċipali ta' trasport: bit-triq, bil-ferroviji, bl-ajru, minn passaġġi fuq l-ilma interni u dak marittimu[1]. Matul l-aħħar tmien snin, il-QEA ppubblikat 13-il rapport speċjali relatati ma' dan il-qasam (ara l-***Anness I***). B'kont meħud tal-osservazzjonijiet u r-rakkomandazzjonijiet tagħna, aħna nippreżentaw analiżi orizzontali tal-isfidi ewlenin li l-iżvilupp u l-finanzjament tat-trasport ġewwa l-UE qegħdin jiffaċċjaw. Huwa probabbli li l-ħruġ tar-Renju Unit mill-UE se jkollu impatt fuq l-ippjanar u l-implimentazzjoni tal-politiki tal-UE fil-qasam tat-trasport. Madankollu, minħabba li n-negozjati kienu għadhom għaddejjin fiż-żmien tal-pubblikazzjoni ta' dan id-dokument, u minħabba li l-implikazzjonijiet konkreti għadhom mhumiex ċerti, aħna ddeċidejna li ma ninkludux dan l-aspett f'din l-analiżi panoramika.

02 L-analiżijiet panoramiċi tal-QEA jipprovdu deskrizzjoni wiesgħa u analiżi tal-oqsma ta' politika tal-UE u fil-biċċa l-kbira jkunu bbażati fuq xogħol li nkunu wettaqna preċedentement u fuq informazzjoni li tkun disponibbli għall-pubbliku. Analiżi panoramika mhijiex awditu: hija ma tużax xogħol tal-awditjar ġdid jew tippreżenta sejbiet jew rakkomandazzjonijiet tal-awditjar ġodda. Madankollu, hija tista' tippreżenta konklużjonijiet u rakkomandazzjonijiet minn rapporti li jkunu ġew ippubblikati preċedentement. Ir-risposti tal-Kummissjoni għas-sejbiet u r-rakkomandazzjonijiet li għamilna fir-rapporti kkwotati f'dan id-dokument ġew ippubblikati flimkien ma' dawn ir-rapporti u huma disponibbli fuq is-sit web tagħna.

03 Minbarra li nirreferu għar-rapporti proprji tagħna, f'din l-analiżi aħna nirreferu wkoll għal rapporti li nħarġu minn istituzzjonijiet supremi tal-awditjar (SAIs) oħra u għal dokumenti, studji, evalwazzjonijiet u *data* ewlenin relatati mal-politika tal-UE dwar it-trasport. Aħna intervistajna wkoll lir-rappreżentanti mill-Kummissjoni Ewropea, mill-Parlament Ewropew, mill-Bank Ewropew tal-Investiment (BEI) u mill-Organizzazzjoni għall-Kooperazzjoni u l-Iżvilupp Ekonomiċi (OECD). Matul il-proċess tal-analiżi, aħna

[1] Aspetti rilevanti oħra relatati mat-trasport bħad-drittijiet tal-passiġġieri ma ġewx inklużi f'din l-analiżi, iżda ġew ivvalutati fir-Rapport Speċjali Nru 30/2018 "Id-drittijiet tal-passiġġieri tal-UE huma komprensivi, iżda l-passiġġieri għad iridu jitħabtu biex jiksbuhom" li ppubblikajna reċentement (http://eca.europa.eu).

żammejna djalogu regolari mal-Kummissjoni u, sa fejn kien possibbli, ħadna kont tal-kummenti li ngħaddewlna dwar il-kontenut ta' din l-analiżi panoramika.

04 Permezz tal-informazzjoni ċara u aċċessibbli li hija tipprovdi lill-partijiet ikkonċernati u lil dawk interessati, din l-analiżi panoramika għandha l-għan li tħeġġeġ lill-partijiet ikkonċernati biex itejbu l-azzjonijiet u/jew jikkoordinawhom aħjar sabiex jipprovdu valur miżjud għall-isforzi tal-UE biex tilħaq l-objettivi tal-politika tagħha dwar it-trasport.

05 L-analiżi hija strutturata kif ġej:

(a) Il-**Parti I** tagħti ħarsa ġenerali lejn l-objettivi prinċipali tal-politika tal-UE għas-settur tat-trasport, il-qafas ta' governanza sottostanti u d-daqs u d-disponibbiltà tal-finanzjament meħtieġ;

(b) Il-**Parti II** tiddeskrivi s-sitwazzjoni attwali f'oqsma ewlenin tas-settur tat-trasport ġewwa l-UE;

(c) Il-**Parti III** tippreżenta l-kwistjonijiet trażversali u l-isfidi ewlenin li aħna nqisu li għad għandhom ċerta importanza.

Parti I: Ħarsa ġenerali lejn is-settur tat-trasport ġewwa l-UE

Fatti ewlenin dwar is-settur tat-trasport ġewwa l-Unjoni Ewropea

06 It-trasport huwa settur strateġiku tal-ekonomija tal-UE, li fl-2016 is-servizzi tat-trasport kienu jirrappreżentaw madwar 5 % tal-valur miżjud gross tal-UE[2] u 5.2 % (jew madwar 11-il miljun persuna) tal-impjiegi kollha. Huwa jaffettwa direttament il-ħajja ta' kuljum taċ-ċittadini kollha tal-UE u jiżgura l-fluss ta' merkanzija mingħand aktar minn 11-il miljun produttur u manifattur fl-UE għal għand il-konsumaturi[3]. B'hekk is-sistemi tajbin tat-trasport huma l-pedament tal-integrazzjoni Ewropea. Netwerks tat-trasport li jkunu ppjanati sew, u li jkunu sostenibbli u kompletament interkonnessi huma kundizzjoni neċessarja għall-ikkompletar u l-funzjonament tajjeb tas-suq uniku Ewropew.

07 Jeħtieġ li s-servizzi u l-infrastruttura tat-trasport ikunu effiċjenti biex tkun tista' tiġi sfruttata s-saħħa ekonomika tar-reġjuni kollha tal-UE, biex jiġu appoġġati s-suq intern u t-tkabbir u biex tiġi promossa l-koeżjoni ekonomika, territorjali u soċjali. Minħabba r-rwol ċentrali tiegħu, is-settur tat-trasport għandu wkoll rabtiet mill-qrib ma' oqsma ta' politika oħra bħal dawk tal-ambjent, l-impjiegi u t-tkabbir, il-kompetizzjoni, il-politiki soċjali u d-diġitalizzazzjoni.

Objettivi ewlenin tal-politika tal-UE għas-settur tat-trasport

08 Il-politika tal-UE dwar it-trasport hija msemmija fit-Trattat dwar il-Funzjonament tal-UE (TFUE)[4]. Hija kienet waħda mill-ewwel oqsma li fir-rigward tagħhom l-UE ddikjarat l-intenzjoni tagħha li toħloq suq komuni, fi kliem ieħor il-ftuħ ta' netwerks tat-trasport u l-istabbiliment tal-libertà tal-forniment ta' servizzi tat-trasport.

---

[2] Il-valur tal-merkanzija u tas-servizzi li jiġu prodotti f'qasam, f'industrija jew f'settur ta' ekonomija.

[3] Il-Kummissjoni Ewropea, "*Delivering TEN-T: Facts & figures*" (Twettiq tat-TEN-T: Fatti u ċifri), Settembru 2017, p. 5.

[4] L-Artikolu 4(2)(g) u t-Titolu VI.

09 Id-dokumenti ewlenin li jiddefinixxu l-objettivi tal-politika tal-UE dwar it-trasport huma l-white papers li l-Kummissjoni tippubblika bejn wieħed u ieħor kull għaxar snin[5]. Il-white paper l-aktar reċenti, dik tal-2011, tissettja pjan direzzjonali b'għaxar għanijiet ewlenin (ara l-***Anness II***) għall-istabbiliment ta' żona unika Ewropea tat-trasport b'sistema tat-trasport kompetittiva u effiċjenti fl-użu tar-riżorsi.

10 Hemm għadd ta' dokumenti ta' strateġija[6] u ta' politika li jikkomplementaw u jkomplu jibnu fuq il-prijoritajiet tal-white paper tal-2011, kemm għall-mezzi ta' trasport individwali kif ukoll minn perspettiva trażversali.

11 Sabiex jiġi żviluppat netwerk multimodali integrat li jippermetti li l-persuni u l-merkanzija jiċċaqilqu malajr u faċilment ġewwa l-UE kollha, it-TFUE (ara t-Titolu XVI) stabbilixxa wkoll il-bażi għan-Netwerk Trans-Ewropew tat-Trasport (TEN-T). Il-Kummissjoni ppubblikat il-linji gwida tat-TEN-T fl-1996 biex iservu bħala bażi għall-iżvilupp tal-politika tat-TEN-T. Dawn ġew emendati ħafna drabi u ġew segwiti minn Regolament fl-2013[7]. Ir-Regolament stabbilixxa l-limiti ta' żmien għall-ikkompletar tal-livell "ewlieni" (2030) u ta' dak "komprensiv" (2050) tan-netwerk (ara t-***Tabella 1***) u, notevolment, għamel tranżizzjoni minn approċċ ibbażat fuq proġetti ta' prijorità individwali għal dak ta' netwerk multimodali ta' kurituri għall-UE kollha. Attwalment, il-proġetti qed jiġu ppjanati fi ħdan il-qafas ta' pjanijiet għal kurituri li jħaddnu l-mezzi kollha ta' trasport taħt 12-il koordinatur Ewropew maħtura mill-Kummissjoni biex jiffaċilitaw u jissorveljaw l-iżvilupp ikkoordinat tal-kurituri tan-netwerk ewlieni tat-TEN-T.

---

[5] COM(1992) 494 final tat-2.12.1992; COM(2001) 370 tat-12.9.2001; u KUMM(2011) 144 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*.

[6] Pereżempju: Ewropa 2020 - *Strateġija għal tkabbir intelliġenti, sostenibbli u inklussiv,* KUMM(2010) 2020 finali; *Qafas Strateġiku għal Unjoni tal-Enerġija Reżiljenti b'Politika dwar il-Bidla fil-Klima li tħares 'il quddiem,* COM(2015) 80 final, Strateġija Ewropea għal Mobbiltà b'Emissjonijiet Baxxi, COM(2016) 501 final (2016); *Strateġija tal-Avjazzjoni għall-Ewropa*, COM(2015)598 final; *Avjazzjoni: Ewropa Miftuħa u Konnessa*, COM(2017) 286 final; Strateġija Ewropea dwar is-Sistemi tat-Trasport Intelliġenti u Kooperattivi, COM(2016) 0766 final; L-iskopijiet strateġiċi u r-rakkomandazzjonijiet għall-politika tat-trasport marittimu tal-UE sal-2018, KUMM(2009) 0008 finali; Il-pakketti għal Ewropa Attiva- *Aġenda għal tranżizzjoni soċjalment ġusta lejn mobbiltà kompetittiva, konnessa u mingħajr ħsara għall-ambjent għal kulħadd,* COM(2017) 0283 final.

[7] Ir-Regolament (UE) Nru 1315/2013 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).

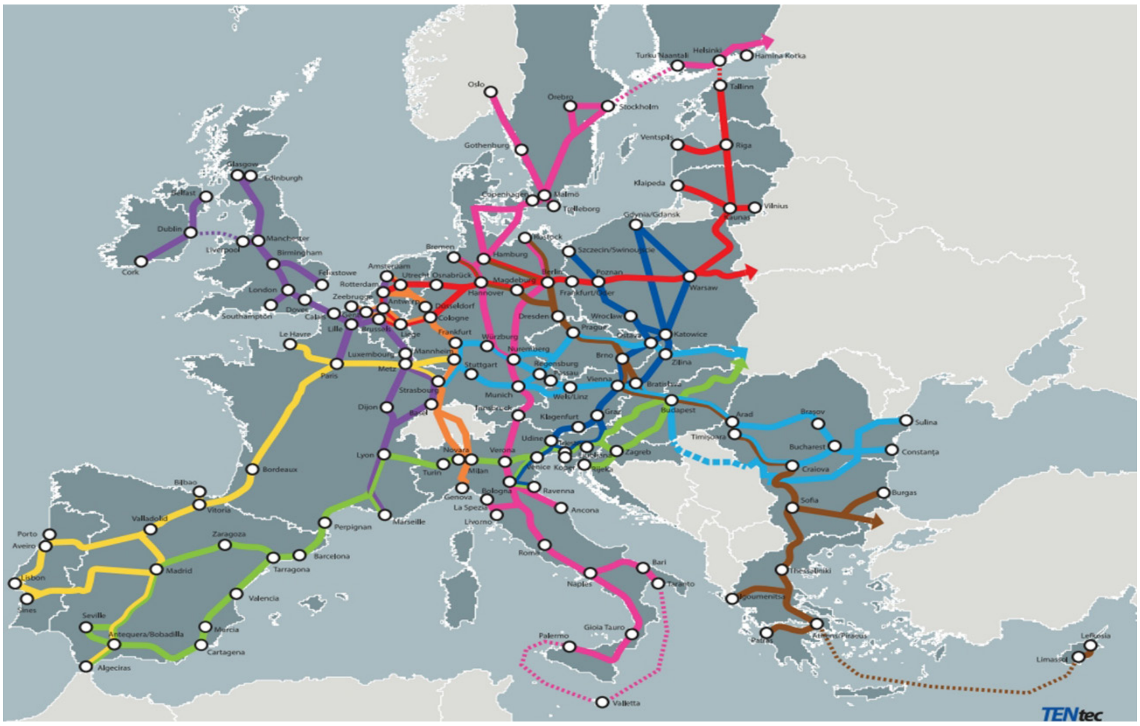
Tabella 1 – Id-daqs tat-TEN-T

TEN-T	Ewlieni (km)	Komprensiv (km)
Linji ferrovjarji	50 762	138 072
Toroq	34 401	136 706
Passaġġi fuq l-ilma interni	12 880	23 506

Sors: Evalwazzjoni *ex post*, imwettqa mill-Kummissjoni, tal-programmi tal-politika ta' Koeżjoni għall-2007-2013, il-Pakkett ta' Ħidma Nru 5.

12 In-netwerk komprensiv huwa maħsub biex jiżgura l-aċċessibbiltà u l-konnettività għar-reġjuni kollha tal-UE. In-netwerk ewlieni jikkonsisti fil-links u n-nodi li strateġikament huma l-aktar importanti fin-netwerk komprensiv, u huwa organizzat f'disa' kurituri (ara l-***Figura 1***) u fi tliet prijoritajiet orizzontali (is-Sistema Ewropea tal-Ġestjoni tat-Traffiku Ferrovjarju (ERTMS), l-Awtostradi tal-Baħar, u s-Sikurezza fit-Toroq).

Figura 1 – Kurituri tan-netwerk ewlieni tat-TEN-T



Atlantiku, Baltiku-Adrijatiku, Mediterran, Baħar tat-Tramuntana-Baltiku, Baħar tat-Tramuntana-Mediterran, Orjent-Lvant tal-Mediterran, Renu-Alpi, Renu-Danubju, Skandinavu-Mediterran

Sors: Il-Kummissjoni Ewropea.

Partijiet ikkonċernati prinċipali fis-settur tat-trasport ġewwa l-UE

13 It-trasport huwa qasam li fih l-UE u l-Istati Membri għandhom kompetenza kondiviża[8]. Dan ifisser li l-UE u l-Istati Membri jistgħu jilleġiżlaw u jadottaw atti li jkunu legalment vinkolanti. L-Istati Membri jistgħu jgħaddu liġijiet u jagħmlu regoli dment li l-UE ma tkunx ifformulat politiki u strateġiji komuni relatati ma' dan il-qasam.

14 Il-partijiet ikkonċernati prinċipali fil-livell tal-UE huma l-Kummissjoni, il-Parlament Ewropew u l-Kunsill (ara l-***Anness III***). Bħal f'kull qasam ta' politika tal-UE, il-Kummissjoni tipproponi l-leġiżlazzjoni u timplimenta l-politika, filwaqt li l-Parlament u l-Kunsill jadottaw il-leġiżlazzjoni, ġeneralment fuq il-bażi tal-proposti tal-Kummissjoni.

15 Il-partijiet ikkonċernati prinċipali fl-Istati Membri huma l-awtoritajiet nazzjonali, reġjonali u lokali, li huma responsabbli għall-politika tat-trasport u l-investiment, kif ukoll it-trasportaturi tal-merkanzija u tal-passiġġieri.

16 L-aktar fatt importanti huwa li miljuni ta' ċittadini u negozji jibbenefikaw min-netwerks u mis-servizzi tat-trasport.

Ħtiġijiet ta' investiment fl-infrastruttura u disponibbiltà tal-fondi

17 L-Istati Membri huma prinċipalment responsabbli għall-iżvilupp, il-finanzjament u l-bini tal-infrastruttura tat-trasport. Il-finanzjament mill-UE, li jrid iwassal valur miżjud tal-UE, jista' jkun biss katalista u jkopri parti tal-ħtiġijiet totali.

18 L-iżvilupp tal-infrastruttura tat-trasport tal-UE jirrikjedi nefqa finanzjarja konsiderevoli. Il-Kummissjoni tistma li l-ħtiġijiet totali ta' investiment f'dan il-qasam (kemm għall-infrastruttura tat-TEN-T kif ukoll għal dik urbana) jammontaw għal madwar EUR 130 biljun fis-sena. Investiment sinifikanti ulterjuri huwa meħtieġ għall-manutenzjoni[9]. Huwa stmat li l-ħtiġijiet ta' investiment għall-iżvilupp tan-netwerk ewlieni jammontaw għal EUR 500 biljun għall-perjodu mill-2021 sal-2030. Jekk jiġu

---

[8] L-Artikolu 4(2)(g) u (h) tat-TFUE.

[9] Il-Kummissjoni Ewropea, *Ewropa Attiva: Aġenda għal tranżizzjoni soċjalment ġusta lejn mobbiltà kompetittiva, konnessa u mingħajr ħsara għall-ambjent għal kuħadd*, COM(2017) 283 final tal-31.5.2017, p. 7.

inklużi n-netwerk komprensiv[10] u investimenti oħra għat-trasport din iċ-ċifra titla' għal madwar EUR 1.5 triljun[11].

19 Madankollu, mill-kriżi ekonomika tal-2008 'l hawn, it-tnaqqis fl-investiment għall-infrastruttura tat-trasport żamm lura l-modernizzazzjoni tan-netwerk tat-trasport tal-UE[12]. Skont l-aħħar rapport ta' progress dwar it-TEN-T, li l-Kummissjoni ħarġet[13], mill-bidu tal-kriżi 'l hawn, il-livelli medji ta' investiment fl-UE kienu ferm inqas minn EUR 100 biljun fis-sena.

20 Firxa ta' strumenti ta' finanzjament mill-UE, b'valur totali ta' EUR 193 biljun għall-perjodu 2007-2020, jipprovdu appoġġ għall-politika dwar it-trasport (ara t-***Tabella 2***). Dan l-appoġġ jiġi implimentat taħt modi ta' ġestjoni kemm diretta kif ukoll kondiviża[14]. Iż-żewġ strumenti prinċipali huma l-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa (FNE)[15] u l-Fondi Strutturali u ta' Investiment Ewropej (FSIE). L-ewwel strument (immaniġġjat direttament mill-Kummissjoni) jagħti prijorità lin-netwerk ewlieni tat-TEN-T, il-konnessjonijiet transkonfinali, it-tneħħija ta' konġestjonijiet u l-proġetti ta' interoperabbiltà, filwaqt li t-tieni wieħed (implimentat taħt ġestjoni kondiviża) jestendi dawn il-prijoritajiet biex jinkludi t-titjib tal-mobbiltà reġjonali u l-konnessjoni tan-nodi sekondarji u dawk terzjarji mal-infrastruttura tat-TEN-T[16].

---

[10] Ir-Regolament tal-2013 dwar it-TEN-T stabbilixxa s-sena 2015 bħala l-limitu ta' żmien għall-ikkompletar tan-netwerk komprensiv.

[11] Il-Kummissjoni Ewropea, "*Twettiq tat-TEN-T: Fatti u ċifri*", Settembru 2017.

[12] Il-Kummissjoni Ewropea, *Transport in the European Union Current Trends and Issues – 2018* (Xejriet u Problemi Attwali fil-qasam tat-Trasport ġewwa l-Unjoni Ewropea – 2018), p. 12.

[13] Ir-Rapport ta' progress dwar l-implimentazzjoni tan-Netwerk TEN-T fl-2014 u fl-2015, COM(2017) 327 final, 19.6.2017, p. 3.

[14] Taħt ġestjoni diretta (eż. FNE, Orizzont), il-Kummissjoni tagħżel il-kuntratturi, tagħti l-għotjiet, tittrasferixxi l-fondi u timmonitorja l-attivitajiet kofinanzjati. Taħt ġestjoni kondiviża (eż. FSIE), il-Kummissjoni tiddelega l-implimentazzjoni ta' parti mill-baġit lill-Istati Membri, filwaqt li żżomm ir-responsabbiltà finali.

[15] Ara r-Regolament (UE) Nru 1316/2013 tal-11 ta' Diċembru 2013 li jistabbilixxi l-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa.

[16] Madwar 47 % tal-infiq li sar taħt il-Fond ta' Koeżjoni fil-perjodu 2007-2013 ġie allokat għal proġetti TEN-T. Ara d-dokument tal-Kummissjoni Ewropea, Trasport - Rapport Finali - il-Pakkett ta' Ħidma Nru 5 - Evalwazzjoni *ex post* tal-programmi tal-Politika ta' Koeżjoni għall-2007-2013, li tiffoka fuq il-FEŻR u fuq il-Fond ta' Koeżjoni, 2016, p. 97.

Tabella 2 – Allokazzjonijiet mill-baġit għat-trasport ġewwa l-UE għall-perjodu 2007-2020 (biljun EUR)

Strument	2007-2013	2014-2020	Total
FEŻR u Fond ta' Koeżjoni/FSIE	81.8	68.5	150.3
TEN-T	8.0	m.a.	8.0
Marco Polo	0.5	m.a.	0.5
FNE-Trasport	m.a.	24.1[2]	24.1
FP7[1]-Trasport	4.2	m.a.	4.2
Orizzont 2020-Trasport	m.a.	6.3	6.3
Total	**94.5**	**98.9**	**193.4**

[1] Is-Seba' Programm Kwadru għar-Riċerka u l-Iżvilupp Teknoloġiku.
[2] Inkluż EUR 11.3 biljun li ġew trasferiti mill-Fond ta' Koeżjoni.
Sors: Il-QEA, ibbażat fuq *data* li hija disponibbli għall-pubbliku.

21 Il-biċċa l-kbira tal-finanzjament mill-UE (78 %), li ġie allokat għall-qasam tat-trasport matul iż-żewġ perjodi ta' programmazzjoni mill-2007 sal-2020, jaqa' taħt ġestjoni kondiviża. Madankollu, il-perċentwal tal-finanzjament li jiġi mmaniġġjat b'mod dirett mill-Kummissjoni qed jiżdied, minn 13 % għall-2007-2013 għal 31 % għall-2014-2020.

22 It-trasport kien l-akbar qasam ta' nfiq, kemm għall-FEŻR kif ukoll għall-Fond ta' Koeżjoni, fiż-żewġ perjodi ta' programmazzjoni (24 % tal-allokazzjoni totali għall-2007-2013 u 20 % għall-2014-2020). Kważi nofs l-infiq mill-FEŻR u mill-Fond ta' Koeżjoni fuq it-trasport għall-2007-2020 ġie allokat għat-toroq (ara t-***Tabella 3***).

Tabella 3 – Allokazzjonijiet mill-baġit tal-FEŻR u tal-Fond ta' Koeżjoni għall-perjodu 2007-2020, skont is-settur tat-trasport (biljun EUR)

Settur	2007-2013	% tat-total	2014-2020	% tat-total
Bit-triq	42,6	52 %	30,0	44 %
Bil-ferroviji	23,1	28 %	18,6	27 %
Trasport urban	8,2	10 %	12,5	18 %
Portijiet	3,1	4 %	2,0	3 %
Trasport multimodali	1,8	2 %	2,2	3 %
Sistemi ta' trasport intelliġenti (ITS)	1,0	1 %	2,1	3 %
Minn passaġġi fuq l-ilma interni	0,4	1 %	0,7	1 %
Bl-ajru	1,6	2 %	0,4	1 %
Total tat-trasport	**81,8**	**100 %**	**68,5**	**100 %**

Sors: Il-QEA, ibbażat fuq *data* pprovduta mill-Kummissjoni.

23 Sa Diċembru 2017, l-FNE (għall-perjodu 2014-2020 biss) kienet allokat EUR 22.3 biljun (madwar 93 % tal-baġit totali tal-FNE-Trasport) lill-proġetti (ara t-***Tabella 4***). Il-biċċa l-kbira mill-proġetti ffinanzjati huma relatati mal-kurituri tan-netwerk ewlieni (79 %) u jirrigwardaw mezzi ta' trasport sostenibbli bħall-ferroviji u t-trasport minn passaġġi fuq l-ilma interni.

Tabella 4 – Fondi allokati taħt l-FNE

Settur	Total mogħti għall-proġetti (Diċembru 2017, biljun EUR)		% tat-total
Bil-ferroviji	16,4		74 %
Minn passaġġi fuq l-ilma interni	1,7		8 %
Bit-triq	1,7		8 %
Bl-ajru	1,3		6 %
Marittimu	0,9		4 %
Multimodali	0,3		1 %
Total	**22,3**		**100 %**

Sors: Il-QEA, ibbażat fuq *data* pprovduta mill-Kummissjoni.

24 Fiż-żmien tal-abbozzar ta' din l-analiżi, l-allokazzjonijiet mill-baġit għall-qafas finanzjarju pluriennali (QFP) 2021-2027 kienu għadhom ma ġewx adottati. Skont il-proposta tal-Kummissjoni għal Regolament dwar l-FNE[17], EUR 30.6 biljun għandhom jiġu allokati għall-qasam tat-trasport, inkluża kontribuzzjoni ta' EUR 11.3 biljun mill-Fond ta' Koeżjoni. Il-proposta tal-Kummissjoni għal Regolament għall-2021-2027 li jistipula dispożizzjonijiet komuni għal seba' fondi taħt ġestjoni kondiviża[18] tipprevedi total ta' EUR 242 biljun għall-FEŻR u għall-Fond ta' Koeżjoni, iżda, f'dan l-istadju, ma tagħtix allokazzjonijiet skont is-settur.

25 L-OECD ġibdet l-attenzjoni għall-importanza li jiżdied l-investiment mis-settur privat fl-infrastruttura strateġika tat-trasport biex jagħmel tajjeb għan-nuqqas ta' fondi

[17] Proposta għal Regolament li jistabbilixxi l-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa u li jħassar ir-Regolamenti (UE) Nru 1316/2013 u (UE) Nru 283/2014, COM(2018) 438 final, tas-6.6.2018.

[18] Proposta għal Regolament li jistipula dispożizzjonijiet komuni dwar il-Fond Ewropew għall-Iżvilupp Reġjonali, il-Fond Soċjali Ewropew Plus, il-Fond ta' Koeżjoni, u l-Fond Ewropew għall-Affarijiet Marittimi u s-Sajd u r-regoli finanzjarji għalihom u għall-Fond għall-Asil u l-Migrazzjoni, il-Fond għas-Sigurtà Interna u l-Istrument għall-Ġestjoni tal-Fruntieri u tal-Viżi, COM(2018) 375 final, tad-29.5.2018.

pubbliċi disponibbli[19]. L-UE tuża strumenti finanzjarji bħal self u garanziji (ara hawn taħt) biex tattira investiment privat fil-qasam tat-trasport.

(a) L-istrument ta' dejn tal-FNE, li juża l-baġit tal-UE biex jipprovdi garanziji prinċipalment għal finanzjament mill-BEI, appoġġa 10 proġetti tat-trasport bil-mobilizzazzjoni ta' investiment b'valur ta' aktar minn EUR 13-il biljun.

(b) Fl-2015, il-Grupp tal-BEI u l-Kummissjoni nedew b'mod konġunt il-Fond Ewropew għall-Investimenti Strateġiċi (FEIS) li jikkontribwixxi biex jingħeleb id-distakk fl-investiment li attwalment jeżistu fl-UE. Sa issa, huwa pprovda finanzjament ta' EUR 5.6 biljun għal 45 proġett li jikkontribwixxu għall-objettivi fil-qasam tat-trasport[20].

(c) Barra minn hekk, il-BEI pprovda self ta' madwar EUR 140 biljun għal proġetti tat-trasport fil-perjodu 2007-2018[21].

---

[19] L-OECD, *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030: Main Findings* (Ħtiġijiet għall-Infrastruttura Strateġika tat-Trasport sal-2030: Sejbiet Prinċipali), Pubblikazzjonijiet tal-OECD, Pariġi, 2011, p. 6.

[20] Lista ta' proġetti taħt il-FEIS, is-sitwazzjoni f'Ottubru 2018 - proġetti ffirmati (http://www.eib.org/en/efsi/efsi-projects/index.htm).

[21] Proġetti ffinanzjati mill-BEI, is-sitwazzjoni f'Ottubru 2018 (http://www.eib.org/en/projects/loan/list/index).

Parti II: Is-sitwazzjoni attwali f'oqsma ewlenin tas-settur tat-trasport ġewwa l-UE

Xejriet attwali fl-użu tat-trasport

Il-volumi tat-trasport żdiedu b'mod kostanti u huma mistennija li jkomplu jiżdiedu

26 F'dawn l-aħħar deċennji, il-volumi tat-trasport tal-passiġġieri u tal-merkanzija ġewwa l-UE żdiedu b'mod kostanti[22], minn 5 335 biljun passiġġier-kilometri fl-1995 għal 6 802 biljun fl-2016 għat-trasport tal-passiġġieri u minn 2 846 biljun tunnellata-kilometri fl-1995 għal 3 661 biljun fl-2016 għat-trasport tal-merkanzija. Skont l-istima tal-Kummissjoni dawn se jkomplu jiżdiedu, għalkemm b'pass inqas mgħaġġel minn dak tal-passat. Hija tipprevedi li bejn l-2010 u l-2050, l-attivitajiet relatati mat-trasport tal-passiġġieri se jiżdiedu bi 42 % u dawk relatati mat-trasport intern tal-merkanzija se jiżdiedu b'60 %[23]. Iż-żieda prevista, għat-trasport marittimu internazzjonali hija jerġa' akbar, b'perċentwal ta' 71 % matul l-istess perjodu.

27 Din iż-żieda fil-volumi tat-trasport tista' twassal għal problemi ta' kapaċità ġewwa l-UE għal xi wħud mill-mezzi ta' trasport. Il-konġestjoni diġà tikkostitwixxi problema ambjentali u ekonomika kbira li l-ispiża tagħha għall-UE attwalment hija stmata li

[22] Il-KE (2018), *It-Trasport ġewwa l-UE f'Ċifri – ktejjeb tal-istatistika 2018*, https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

[23] Ewropa Attiva: Aġenda għal tranżizzjoni soċjalment ġusta lejn mobbiltà kompetittiva, konnessa u mingħajr ħsara għall-ambjent għal kulħadd, COM(2017) 283 final, p. 4.

tammonta għal EUR 140 biljun fis-sena[24]. Meta mqabbel mal-2010, l-ispejjeż tal-konġestjoni huma stmati li se jiżdiedu b'aktar minn 40 % sal-2050[25].

It-trasport bit-triq huwa ppreferut għat-trasport tal-passiġġieri u l-merkanzija

28 It-trasport bit-triq jirrappreżenta l-maġġoranza tal-vjaġġi li jsiru minn passiġġieri u merkanzija f'termini ta' volum[26]. L-ivvjaġġar bil-karozza huwa l-mezz predominanti għat-trasport tal-passiġġieri, u jirrappreżenta madwar 71 % tal-attivitajiet kollha relatati mat-trasport f'passiġġieri-kilometri, segwit mit-trasport bl-ajru, bix-xarabank/bil-kowċ u bil-ferroviji, li jirrappreżentaw madwar 10 %, 8 % u 7 % rispettivament. Perċentwal ta' 49 % tal-attivitajiet relatati mat-trasport tal-merkanzija ġewwa l-UE jsir fuq it-toroq u dan huwa segwit mit-trasport marittimu u dak bil-ferroviji[27], li jirrappreżentaw madwar 32 % u 11 % rispettivament.

29 Il-predominanza tat-trasport bit-triq hija jerġa' aktar impressjonanti meta nħarsu biss lejn it-trasport intern (bl-esklużjoni tat-trasport marittimu u dak bl-ajru) tal-passiġġieri u l-merkanzija. Il-***Figura 2*** turi li l-maġġoranza ta' passiġġieri-kilometri jsiru bil-karozzi.

---

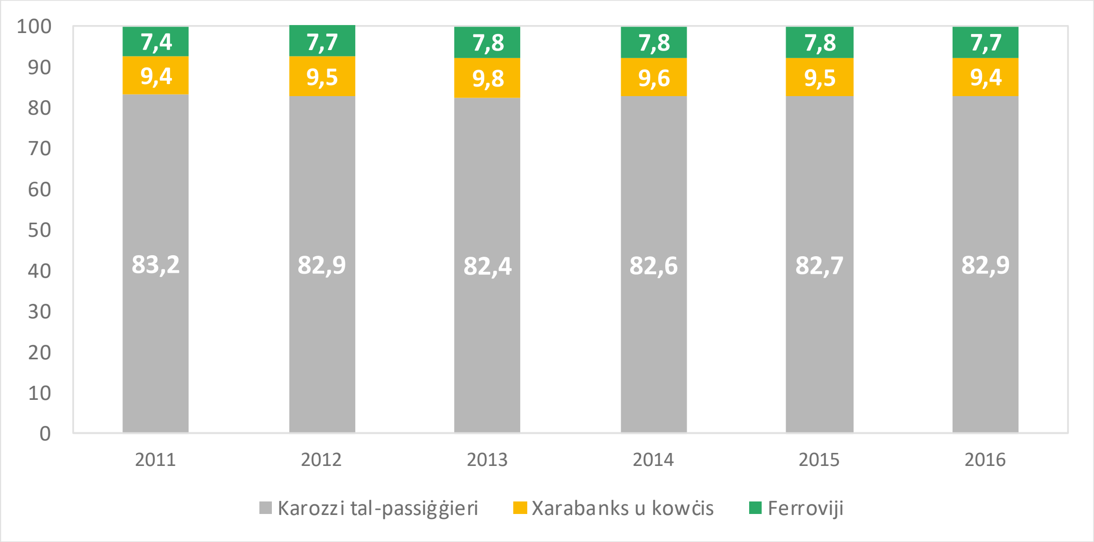
[24] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/connect-to-compete-people_2016_en.pdf.

[25] Impact assessment accompanying the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures (Il-valutazzjoni tal-impatt li takkumpanja l-Proposta għal Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li temenda d-Direttiva 1999/62/KE dwar il-ħlas li jrid isir minn vetturi ta' merkanzija tqila għall-użu ta' ċerti infrastrutturi), SWD(2017) 180 final tal-31.5.2017, l-Anness 4, p. 38.

[26] Il-KE (2018), *It-Trasport ġewwa l-UE f'Ċifri – ktejjeb tal-istatistika 2018*, https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

[27] It-trasport tal-merkanzija bil-ferroviji huwa differenti f'partijiet oħra tad-dinja, fejn spiss dan huwa l-mezz predominanti ta' trasport, u jlaħħaq sehem tas-suq ta' 40 % u aktar (eż. fl-Istati Uniti, fl-Awstralja, fiċ-Ċina, fl-Indja u fl-Afrika t'Isfel). Ara r-Rapport Speċjali Nru 8/2016 tagħna "It-trasport ferrovjarju tal-merkanzija fl-UE: għadu mhux fit-triq it-tajba" (http://eca.europa.eu).

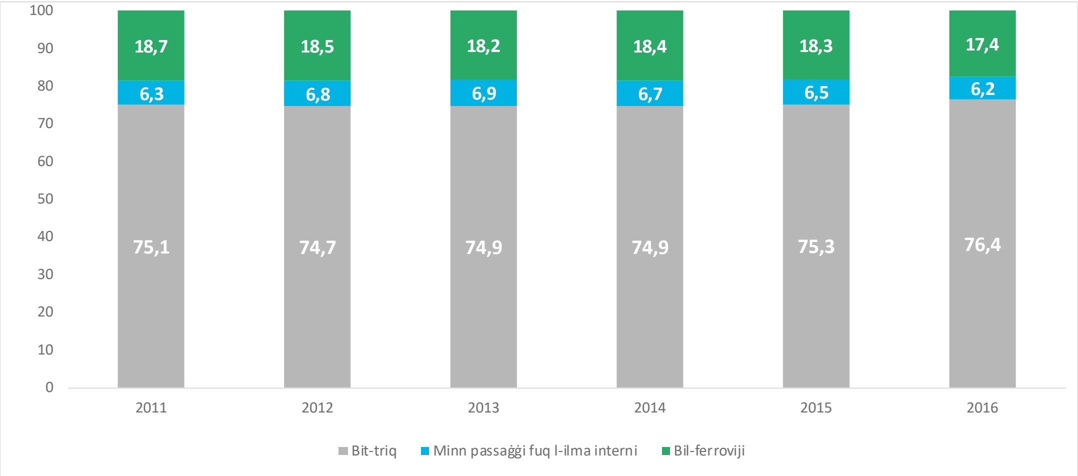
Figura 2 – Perċentwal ta’ passiġġieri-km li jsiru permezz ta’ karozzi, xarabanks u ferroviji fl-EU-28



Sors: Data statistika tal-Eurostat (is-sitwazzjoni f’Ġunju 2018). Iċ-ċifri jistgħu ma jammontawx għal 100 % minħabba l-arrotondament.

30 Minkejja l-objettiv tal-white paper tal-2011 jiġifieri li 30 % tat-trasport tal-merkanzija bit-triq fuq tul ta’ aktar minn 300 km għandu jiġi trasferit għal mezzi oħra ta’ trasport bħat-trasport bil-ferroviji jew it-trasport fuq l-ilma sal-2030, u aktar minn 50 % sal-2050, u minkejja li l-UE qed tagħmel aktar enfasi fuq mezzi ta’ trasport li ma jagħmlux ħsara lill-ambjent, il-perċentwal tal-użu tat-toroq għat-trasport intern tal-merkanzija fil-fatt żdied - minn 75.1 % fl-2011 - għal 76.4 % fl-2016 (ara l-***Figura 3***).

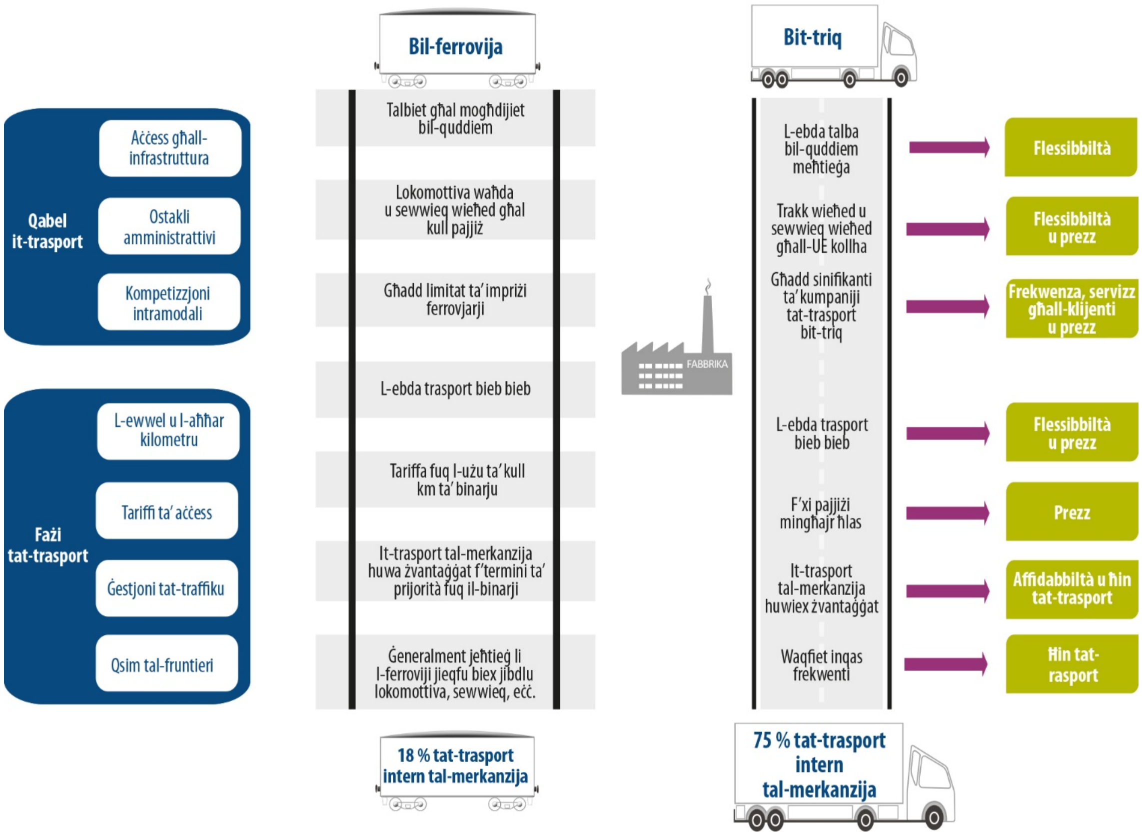
Figura 3 – Perċentwal ta’ tunnellati-km ta’ merkanzija ttrasportata bit-triq, minn passaġġi fuq l-ilma interni u bil-ferroviji fl-EU-28



Sors: Data statistika tal-Eurostat (is-sitwazzjoni f’Ġunju 2018). Iċ-ċifri jistgħu ma jammontawx għal 100 % minħabba l-arrotondament.

31 It-trasport bit-triq huwa l-mezz preferut biex tintbagħat merkanzija fl-UE, minħabba l-vantaġġi li għandu f'termini ta' flessibbiltà, affidabbiltà, prezzijiet, ħin u konsenji bieb bieb. Fl-2016, il-QEA ppubblikat rapport speċjali dwar it-trasport tal-merkanzija bil-ferroviji fl-UE. Aħna qabbilna d-diffikultajiet li jiffaċċjaw it-trasportaturi tal-merkanzija meta jużaw il-ferroviji ma' dawk li jiffaċċjaw meta jużaw it-trasport bit-triq. Attwalment, is-suq ma jipprovdix inċentivi suffiċjenti għall-utenti biex dawn jibdlu mit-trasport bit-triq għal mezzi oħra ta' trasport, li jibqgħu ekonomikament inqas kompetittivi. Fil-***Figura 4*** jingħataw xi wħud mir-raġunijiet prinċipali għalfejn fil-każ tat-trasport tal-merkanzija, it-trasport bil-ferroviji huwa ta' żvantaġġ meta mqabbel mat-trasport bit-triq.

Figura 4 – Id-diffikultajiet fil-każ tat-trasport tal-merkanzija bil-ferroviji meta mqabbel mat-trasport bit-triq



Sors: Ir-Rapport Speċjali Nru 8/2016 tal-QEA "It-trasport ferrovjarju tal-merkanzija fl-UE: għadu mhux fit-triq it-tajba".

32 It-trasport jiġġenera esternalitajiet negattivi bħal aċċidenti, emissjonijiet ta' GHG, tniġġis tal-arja u storbju li jinvolvu spejjeż soċjali u ekonomiċi. Qabel ma tittieħed inkunsiderazzjoni l-konġestjoni, dawn l-effetti esterni negattivi kkawżati mit-trasport ġew stmati li jammontaw għal spiża ta' madwar 4 % tal-PDG tal-UE fl-2011. Kif ġie

indikat ukoll fir-rapport reċenti tagħna dwar il-ferroviji ta' veloċità għolja (HSR)[28], bħalissa għaddej dibattitu fl-UE dwar is-sistemi ta' imposti (b'mod partikolari dawk għall-użu tat-triq) li jieħdu inkunsiderazzjoni kemm il-prinċipju ta' minn juża jħallas kif ukoll il-prinċipju ta' min iniġġes iħallas fid-diversi mezzi ta' trasport, u dan juri li hemm għarfien tal-ħtieġa li titwettaq analiżi bir-reqqa tal-iżvantaġġi u l-benefiċċji potenzjali tal-internalizzazzjoni ta' spejjeż esterni. L-internalizzazzjoni ta' spejjeż esterni tfisser li l-utenti jġarrbu l-ispejjeż li huma joħolqu u b'hekk għandhom inċentiv biex jibdlu l-imġiba tagħhom sabiex inaqqsu dawk l-ispejjeż. L-internalizzazzjoni jkollha implikazzjonijiet sinifikanti fuq in-netwerks tat-trasport, l-ispiża għall-konsumaturi finali u l-użu tal-infrastruttura tat-trasport. Attwalment, il-Kummissjoni qed twettaq studju dwar l-internalizzazzjoni tal-ispejjeż esterni ("Imposti sostenibbli tal-infrastruttura tat-trasport u internalizzazzjoni ta' esternalitajiet tat-trasport"), bil-ħsieb li tivvaluta l-punt sa fejn il-prinċipju ta' minn juża jħallas u dak ta' min iniġġes iħallas diġà qed jiġu applikati għad-diversi mezzi fl-Istati Membri, kif ukoll biex tikkontribwixxi għad-dibattitu. Ir-riżultati tal-istudju għandhom ikunu disponibbli sa nofs l-2019.

33 Iż-żieda fl-użu tat-trasport multimodali, li għal ħafna snin kienet waħda mill-objettivi prinċipali tal-politika tal-UE dwar it-trasport, jista' jkollha rwol fil-bidla modali li titbiegħed minn operazzjonijiet li jsiru biss permezz tat-trasport bit-triq. Multimodalità tirreferi għall-użu ta' diversi mezzi ta' trasport matul l-istess vjaġġ. Minkejja li sar xi progress f'dawn l-aħħar snin, it-trasport multimodali għadu ma jintużax b'mod ġenerali fl-Ewropa[29]. L-istrument legali prinċipali tal-UE li jappoġġa direttament it-trasport multimodali huwa d-Direttiva tal-1992 dwar it-trasport ikkombinat[30], li kienet qed tiġi emendata fiż-żmien meta nkitbet din l-analiżi. Il-proġetti

---

[28] Ir-Rapport Speċjali Nru 19/2018 "Netwerk ferrovjarju Ewropew ta' veloċità għolja: mhuwiex realtà iżda huwa sistema frammentata u ineffettiva" (http://eca.europa.eu)

[29] Skont id-dokument tal-Kummissjoni SWD(2017) 362 final, *Impact Assessment accompanying the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 92/106/EEC on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States* (Valutazzjoni tal-Impatt li takkumpanja l-Proposta għal Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill, li temenda d-Direttiva 92/106/KEE dwar it-twaqqif ta' regoli komuni għal ċerti tipi ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija bejn l-Istati Membri), fl-2015, it-trasport intermodali kien jirrappreżenta 18 % tat-trasport tal-merkanzija ġewwa l-UE (bl-esklużjoni tat-trasport bl-ajru u bil-pipelines, u tat-trasport marittimu ma' pajjiżi terzi), u żdied b'medja ta' 3.5 % fil-ħames snin preċedenti.

[30] Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States (Direttiva tal-Kunsill 92/106/KEE tas-7 ta' Diċembru 1992 dwar it-twaqqif ta' regoli komuni għal ċerti tipi ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija bejn l-Istati Membri) (ĠU L 368, 17.12.1992, p. 38).

multimodali huma appoġġati prinċipalment permezz tal-FEŻR u l-Fond ta’ Koeżjoni, b’ammont allokat ta’ madwar EUR 4 biljun matul il-perjodu mill-2007 sal-2020. Il-Kummissjoni ħabbret l-2018 bħala s-“Sena tal-Multimodalità” - sena li matulha hija kellha l-ħsieb li taċċenna l-importanza tal-multimodalità għas-sistema tat-trasport ġewwa l-UE.

Sistemi intelliġenti ta’ ġestjoni tat-trasport: parti intrinsika mill-futur tal-qasam tat-trasport

34 Is-sistemi intelliġenti ta’ ġestjoni tat-trasport jirreferu għal firxa ta’ sistemi diġitali għall-ġestjoni u l-informazzjoni dwar it-traffiku li jkopru bosta mezzi ta’ trasport (ara l-***Kaxxa 1***). Il-Kummissjoni rrikonoxxiet li, biex tinkiseb sistema tat-trasport pan-Ewropea li tkun komodali u verament integrata, huwa essenzjali li l-implimentazzjoni kkoordinata ta’ dawn is-sistemi tirnexxi, u li din tifforma parti intrinsika mill-futur tal-qasam tat-trasport[31]. L-implimentazzjoni għadha għaddejja b’madwar EUR 3.1 biljun li ġew allokati mill-FEŻR u mill-Fond ta’ Koeżjoni għall-perjodu 2007-2020 u EUR 3 biljun addizzjonali li ngħataw taħt l-FNE sa tmiem l-2017.

Kaxxa 1

Sistemi intelliġenti ta’ ġestjoni tat-trasport

- Is-Sistemi ta’ trasport intelliġenti (ITS) japplikaw teknoloġiji tal-informazzjoni u tal-komunikazzjoni fil-qasam tat-trasport bit-triq, inklużi l-infrastruttura, il-vetturi u l-utenti, kif ukoll il-ġestjoni tat-traffiku u tal-mobbiltà, u l-interfaċċi ma’ mezzi oħra ta’ trasport.

- Il-proġett tas-Sistema Ewropea tal-Ġestjoni tat-Traffiku Ferrovjarju (ERTMS) għandu l-għan li jissostitwixxi ħafna mis-sistemi nazzjonali Ewropej ta’ kontroll u kmand tal-ferroviji bi struttura unika.

- Il-proġett tar-Riċerka dwar il-Ġestjoni tat-Traffiku bl-Ajru tal-Ajru Uniku Ewropew (SESAR) għandu l-għan li jtejjeb il-prestazzjoni tal-ġestjoni tat-traffiku tal-ajru (ATM) billi jimmodernizza u jarmonizza s-sistemi tal-ATM permezz tad-definizzjoni, l-iżvilupp, il-validazzjoni u l-implimentazzjoni ta’ soluzzjonijiet teknoloġiċi u operazzjonali tal-ATM li jkunu innovattivi.

[31] Il-Kummissjoni Ewropea, *L-implimentazzjoni tal-White Paper tal-2011 dwar it-Trasport “Pjan direzzjonali għal Żona Unika Ewropea tat-Trasport – lejn sistema tat-trasport kompetittiva u effiċjenti fl-użu tar-riżorsi” ħames snin wara l-pubblikazzjoni tagħha: kisbiet u sfidi*, SWD(2016) 226 final tal-1.7.2016, pp. 24 - 25.

- Is-Servizzi tal-Informazzjoni tax-Xmajjar (RIS) ġew stabbiliti biex jippermettu t-trasferiment rapidu ta' *data* elettronika bejn il-bastimenti fuq l-ilma u l-operaturi li jkunu fuq l-art permezz tal-iskambju ta' informazzjoni ta' tbassir u dik f'ħin reali.

- L-iskop primarju tas-Sistema għall-Monitoraġġ u l-Informazzjoni dwar it-Traffiku tal-Bastimenti (VTMIS) huwa li żżid is-sikurezza u timminimizza l-impatt ta' aċċidenti navali fuq l-ambjent.

35 Barra minn hekk, is-Sistema Ewropea ta' Navigazzjoni Globali bis-Satellita (Galileo) għandha l-għan li tipprovdi informazzjoni aħjar dwar il-pożizzjonament u s-sinkronizzazzjoni, li għandu jkollha implikazzjonijiet pożittivi sinifikanti għas-servizzi u għall-utenti tat-trasport. Billi t-trasport sar dejjem aktar dipendenti fuq id-disponibbiltà ta' sinjali satellitari għal lokalizzazzjoni preċiża, il-white paper tal-2011 semmiet l-implimentazzjoni tas-sistema Galileo bħala waħda mill-objettivi tagħha. Din tniedet bħala s-sistema tal-UE ekwivalenti għall-GPS Amerikana u l-GLONASS Russa biex b'hekk l-UE tkun awtonoma f'dan is-settur strateġiku. L-ispiża totali ta' din is-sistema li tikkonsisti fi 30 satellita u l-infrastruttura terrestri assoċjata hija stmata għal madwar EUR 10.5 biljun. L-implimentazzjoni tas-sistema Galileo għadha għaddejja; il-Kummissjoni tistenna li din tiġi konkluża sa tmiem l-2020.

Xejriet emerġenti fil-qasam tat-trasport

36 L-awtomatizzazzjoni, id-diġitalizzazzjoni u l-mobbiltà kondiviża huma xejriet li qed jiżdiedu rapidament (ara l-***Kaxxa 2***), u dawn għandhom il-potenzjal li jżidu l-effiċjenza tas-sistemi tat-trasport biex b'hekk tittejjeb is-sikurezza fit-toroq[32] u jitnaqqsu l-impatti ambjentali u l-konġestjoni.

Kaxxa 2

Xejriet emerġenti fil-qasam tat-trasport

- Awtomatizzazzjoni: mill-inqas xi wħud mill-funzjonijiet ta' vettura jitwettqu awtomatikament mingħajr l-ebda input min-naħa tas-sewwieq/tal-operatur.

[32] Minkejja li l-progress sinifikanti li sar f'dawn l-aħħar deċennji (il-fatalitajiet naqsu minn kważi 55 000 fl-2001 għal 25 650 fl-2016) wassal biex l-UE ssir ir-reġjun l-aktar sikur fid-dinja f'dak li jirrigwarda t-trasport bit-triq, ir-rata tat-titjib staġnat f'dawn l-aħħar erba' snin. Se jkun meħtieġ li jsiru aktar sforzi biex l-objettiv ta' "żero fatalitajiet" li jissemma fil-white paper jintlaħaq sal-2050.

- <u>Diġitalizzazzjoni:</u> l-iskambju ta' *data* bejn id-diversi atturi fis-sistema tat-trasport biex il-provvista u d-domanda jkunu jistgħu jitqabblu f'ħin reali, u b'hekk ikun hemm użu aktar effiċjenti tar-riżorsi. Id-diġitalizzazzjoni tista' tikkontribwixxi għall-ħolqien ta' sistema tat-trasport li tkun verament multimodali billi tikkombina l-mezzi kollha ta' trasport f'servizz ta' mobbiltà uniku li jiffunzjona mingħajr xkiel, kemm għall-persuni kif ukoll għall-merkanzija.

- <u>Mobbiltà kondiviża:</u> l-użu kondiviż ta' vetturi, bħal bike-sharing jew car-sharing.

37 Attwalment, qed jiġu ttestjati vetturi li huma kompletament awtomatizzati, u huwa possibbli li l-iżviluppi teknoloġiċi eventwalment se jwasslu biex dawn ikunu dehra komuni fuq it-toroq. Is-sewqan kompletament awtomatizzat se jkun jirrikjedi infrastruttura u servizzi avvanzati tat-telekomunikazzjoni u tas-satelliti għall-iskop ta' pożizzjonament tal-vetturi u komunikazzjoni ta' bejniethom. Ladarba s-sistema Galileo tiġi implimentata b'suċċess din se tkun tipprovdi s-servizzi meħtieġa biex tissodisfa dawn il-ħtiġijiet.

38 Madankollu, teknoloġiji u xejriet tal-mobbiltà ġodda jġibu wkoll magħhom sfidi relatati mal-adegwatezza tal-qafas leġiżlattiv, il-protezzjoni tal-privatezza, is-sikurezza, r-responsabbiltà u s-sigurtà tad-*data*[33]. L-istrateġija 2018 tal-UE għall-mobbiltà tal-futur[34] tinkludi proposti mill-Kummissjoni biex jiġu indirizzati dawn is-sorsi importanti ta' tħassib.

39 L-adattament tal-infrastruttura għal xejriet ġodda tal-mobbiltà u l-implimentazzjoni ta' infrastruttura ġdida għal fjuwils alternattivi nodfa jippreżentaw sfidi addizzjonali li jirrikjedu investiment ġdid u approċċ rivedut għat-tfassil tan-netwerks u tal-mudelli kummerċjali. L-infrastruttura għall-iċċarġjar hija essenzjali biex jiġi ffaċilitat l-iżvilupp tal-elettromobbiltà, b'mod partikolari l-użu ta' vetturi elettriċi[35]. Fl-2013, l-UE niedet l-istrateġija tagħha għall-fjuwils nodfa[36], li hija intenzjonata biex

---

[33] SWD(2016) 226 final, p. 38.

[34] Il-Kummissjoni Ewropea, *Fi triqitna lejn il-mobbiltà awtomatizzata: Strateġija tal-UE għall-mobbiltà tal-futur*, COM(2018) 283 final tas-17.5.2018.

[35] Skont id-dokument tal-Parlament Ewropew, Research for TRAN Committee - Charging infrastructure for electric road vehicles (Riċerka għall-Kumitat TRAN - Infrastruttura għall-iċċarġjar ta' vetturi elettriċi tat-triq), p. 13, meta mqabbla mal-ammont totali ta' karozzi tal-passiġġieri, il-proporzjon totali ta' Vetturi Elettriċi Rikarikabbli (PEVs) ġewwa l-UE kien biss ta' madwar 0.3 % fl-2017.

[36] Enerġija nadifa għat-trasport: Strateġija Ewropea għall-fjuwils alternattivi, COM(2013) 17 final tal-24.1.2013.

tiżgura netwerk ta’ stazzjonijiet tal-fjuwil alternattiv (inkluż punti tal-iċċarġjar bl-elettriku) li jkollhom forma standardizzata u jintużaw b’mod standardizzat.

Żvilupp tal-infrastruttura

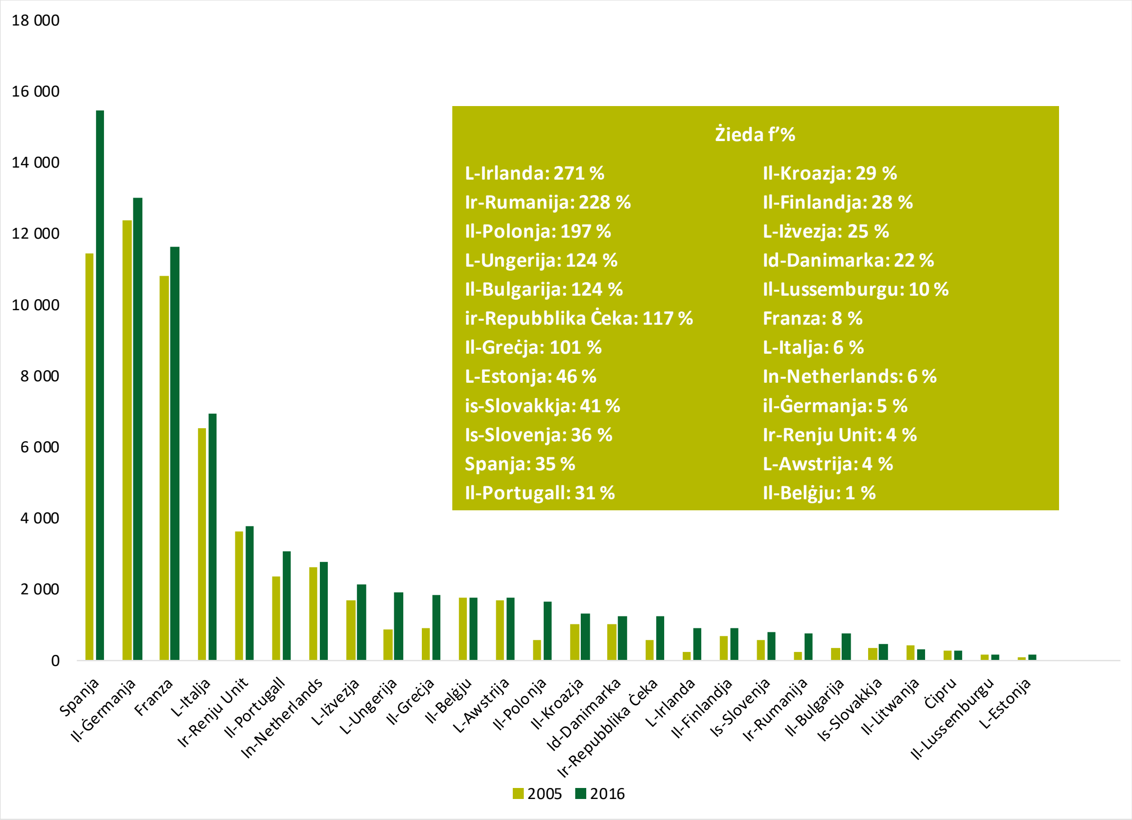
Minkejja l-progress li sar fl-iżvilupp tal-infrastruttura tat-trasport ġewwa l-UE, għad baqa’ ċerti sfidi

40 Il-mobbiltà bieb bieb mingħajr xkiel għall-passiġġieri u għall-merkanzija ġewwa l-UE, tiddependi fuq infrastruttura tat-trasport avvanzata u li tiffunzjona tajjeb. L-ikkompletar tat-TEN-T huwa l-pedament ewlieni għall-iżvilupp ta’ sistema Ewropea tat-trasport. Livelli oħra tas-sistema tat-trasport, bħat-trasport urban, huma wkoll importanti, billi huwa hawnhekk li ħafna mill-esternalitajiet negattivi tas-settur (eż. aċċidenti, tniġġis u storbju) l-aktar li jinħassu direttament.

41 L-espansjoni tal-UE, minn 15 għal 28 Stat Membru, ġabet magħha bidliet fil-ktajjen tal-loġistika u fix-xejriet ġeografiċi tal-kummerċ, kif ukoll l-isfida strutturali tal-iżvilupp rapidu tal-infrastruttura tat-trasport ġewwa l-UE, b’mod partikolari fl-Istati Membri l-ġodda.

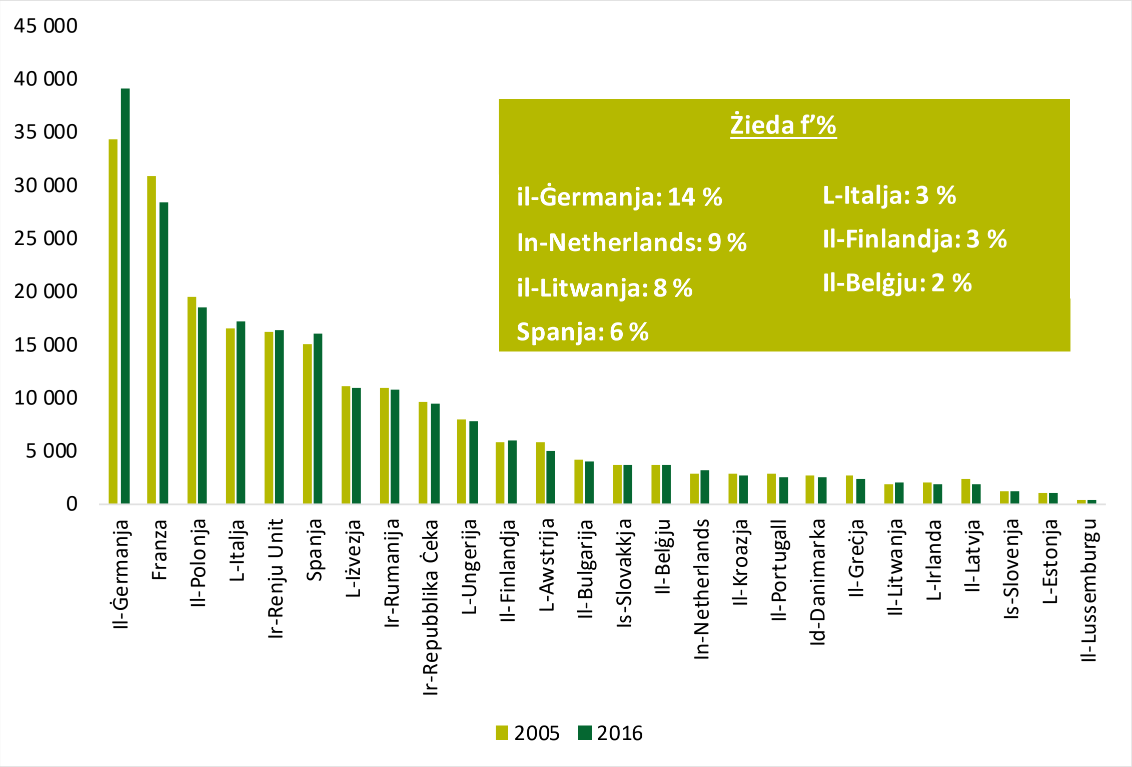
42 Billi t-trasport bit-triq huwa l-mezz ta’ trasport l-aktar flessibbli, huwa adatta l-aktar faċilment għar-realtà l-ġdida, filwaqt li dak bil-ferroviji, pereżempju, jirrikjedi sforz akbar għall-modernizzazzjoni u l-iżvilupp tan-netwerks u l-links tiegħu. Il-***Figura 5*** u l-***Figura 6*** juru t-tkabbir fit-tul (kemm f’valur assolut kif ukoll f’perċentwal) tal-awtostradi u tal-linji ferrovjarji ġewwa l-UE fl-għaxar snin ta’ qabel l-2016.

Figura 5 – Tul tal-awtostradi fl-EU-28 għall-2005-2016 (f’km)



Sors: Il-QEA, ibbażat fuq id-dokument tal-Kummissjoni Ewropea (2018), *It-Trasport ġewwa l-UE f’Ċifri - ktejjeb tal-istatistika 2018*. Ma hemmx *data* għal Malta u l-Latvja.

Figura 6 – Tul tal-linji ferrovjarji fl-EU-28 għall-2005-2016 (f'km)



Sors: Il-QEA, ibbażat fuq id-dokument tal-Kummissjoni Ewropea (2018), *It-Trasport ġewwa l-UE f'Ċifri - ktejjeb tal-istatistika 2018*. Ċipru u Malta ma għandhomx netwerk ferrovjarju.

43 Ir-rata ta' żvilupp tal-infrastruttura ġewwa l-UE tvarja, filwaqt li l-kwalità u d-disponibbiltà tal-infrastruttura għadhom lura, b'mod partikolari fir-reġjuni tal-Lvant[37] (inqas awtostradi u linji ferrovjarji ta' veloċità għolja, ferroviji konvenzjonali li jeħtieġ jiġu modernizzati u li huma affettwati minn ħinjiet tal-ivvjaġġar itwal minn dawk tal-Ewropa tal-Punent). Barra minn hekk, in-netwerk tat-trasport ġewwa l-UE għadu kkaratterizzat minn links neqsin u minn konġestjonijiet, li jippreżentaw ostakli serji għall-flussi tat-traffiku. Il-qsim tal-fruntieri huwa partikolarment affettwat f'dan ir-rigward. Pereżempju, 149 (41 %) mit-365 konnessjoni ferrovjarja transkonfinali identifikati mill-Kummissjoni, illum il-ġurnata, mhumiex operazzjonali[38].

[37] Il-Kummissjoni Ewropea, *Xejriet u Problemi Attwali fil-qasam tat-Trasport ġewwa l-Unjoni Ewropea – 2018*, p. 13.

[38] Il-biċċa l-kbira mil-links neqsin ma jinstabux f'kuritur tat-TEN-T jew fin-netwerk komprensiv. Ara d-dokument tal-2018 maħruġ mill-Kummissjoni *Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders* (Analiżi komprensiva tal-konnessjonijiet eżistenti fit-trasport ferrovjarju transkonfinali u tal-links neqsin fil-fruntieri interni tal-UE), p. 13.

44 Filwaqt li xi wħud mill-Istati Membri diġà kkompletaw, jew kważi kkompletaw, is-sezzjonijiet tagħhom tan-netwerk ewlieni tat-TEN-T, f'xi Stati Membri oħrajn għad baqa' ħafna xi jsir[39]. Fl-2017, minbarra l-pjanijiet ta' ħidma relatati mal-kurituri, li jiġu aġġornati regolarment[40], il-Kummissjoni ħarġet rapport ta' progress[41] dwar l-implimentazzjoni tat-TEN-T fl-2014 u fl-2015. Ir-rapport ikkonkluda li kien inkiseb progress, iżda li b'mod ġenerali, jista' jiġi preżunt li fil-biċċa l-kbira mill-każijiet, għad jeħtieġ isir titjib u investiment sinifikanti biex jintlaħqu l-objettivi tat-TEN-T.

45 L-investiment sinifikanti li ngħata mill-UE[42] kkontribwixxa għat-titjib fil-konnettività u fl-aċċessibbiltà. Pereżempju, matul il-perjodu 2007-2013, il-finanzjament taħt il-qasam ta' Koeżjoni appoġġa l-kostruzzjoni ta' 3 875 km ta' toroq ġodda (47 % minnhom TEN-T) u t-tiġdid ta' aktar minn 23 000 km, tul totali ugwali għal madwar 10 % tan-netwerk prinċipali tat-toroq fil-15-il Stat Membru eliġibbli[43]. Dan irriżulta biex miljuni ta' persuni jkollhom aċċess aħjar għat-toroq u biex jonqsu l-ħinjiet tal-ivvjaġġar[44]. Il-finanzjament taħt il-qasam ta' Koeżjoni ntuża wkoll għall-bini u għat-tiġdid ta' 3 405 km ta' linji ferrovjarji (49 % TEN-T), jew ftit aktar minn 2 % tan-netwerk ferrovjarju kollu[45].

---

[39] Ara t-tabella ta' valutazzjoni tad-DĠ MOVE dwar it-Trasport għad-*data* l-aktar reċenti disponibbli (is-sitwazzjoni fi tmiem l-2015) (https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard_en).

[40] https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en.

[41] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/com20170327-progress-report-tent-2014-2015.pdf.

[42] L-investment fit-trasport kien jirrappreżenta aktar minn 40 % tan-nefqa kapitali totali tal-gvern fuq it-trasport fl-EU-12 matul il-perjodu 2007-2013; ara d-dokument tal-Kummissjoni *Is-seba' Rapport dwar il-koeżjoni ekonomika, soċjali u territorjali, 2017,* p. 198.

[43] L-Istati Membri li huma eliġibbli għal finanzjament taħt il-qasam ta' Koeżjoni huma l-Bulgarija, ir-Repubblika Ċeka, l-Estonja, il-Greċja, il-Kroazja, Ċipru, il-Latvja, il-Litwanja, l-Ungerija, Malta, il-Polonja, il-Portugall, ir-Rumanija, is-Slovenja u s-Slovakkja.

[44] Il-Parlament Ewropew, *Rapport dwar l-implimentazzjoni tal-politika ta' koeżjoni u l-objettiv tematiku tal-"promozzjoni tat-trasport sostenibbli u t-tneħħija ta' konġestjoni f'netwerks tal-infrastruttura" - l-Artikolu 9(7) tar-Regolament dwar Dispożizzjonijiet Komuni* (2017/2285(INI), 4.4.2018.

[45] Il-Kummissjoni Ewropea, Trasport – Rapport Finali – il-Pakkett ta' Ħidma Nru 5 - Evalwazzjoni *ex post* tal-programmi tal-Politika ta' Koeżjoni għall-2007-2013, li tiffoka fuq il-FEŻR u fuq il-Fond ta' Koeżjoni, 2016, pp. 3-4, 42, 46.

46 Biex ikompli jitnaqqas id-distakk bejn l-Istati Membri, ġie previst ukoll infiq sinifikanti mill-UE matul il-perjodu 2014-2020[46]:

(a) Madwar EUR 70 biljun huma previsti f'kofinanzjament mill-UE taħt il-FSIE: EUR 34 biljun għall-infrastruttura tat-TEN-T u EUR 36 biljun għall-proġetti ta' investiment fit-trasport li huma konnessi ma' proġetti tat-TEN-T jew li jikkomplementawhom. Dan l-investiment ikun ikopri 977 km ta' passaġġi fuq l-ilma interni, il-bini ta' 3 414 km u t-tiġdid ta' 9 742 km ta' toroq, il-kostruzzjoni ta' 1 136 km u l-modernizzazzjoni ta' 9 680 km ta' linji ferrovjarji, kif ukoll 748 km ta' linji tat-tram u tal-metro ġodda jew imtejba.

(b) Barra minn hekk, l-ammont ta' EUR 24.1 biljun tal-baġit tal-FNE-Trasport (li jinkludi EUR 11.3 biljun għall-Istati Membri eliġibbli għal finanzjament taħt il-qasam ta' Koeżjoni) huwa prinċipalment iffukat fuq proġetti ferrovjarji fin-netwerk ewlieni tat-TEN-T. Ir-riżultati mistennija minn dawn il-proġetti jinkludu, fost oħrajn, it-tneħħija ta' 243 post ta' konġestjoni relatati mat-trasport ferrovjarju, dak bit-triq u dak minn passaġġi fuq l-ilma interni sal-2020, 3 088 punt ġdid tal-provvista ta' fjuwil alternattiv għat-trasport bit-triq, l-adattament ta' 1 790 km ta' linji ferrovjarji għall-gejġ nominali, 5 788 km mgħammra b'ERTMS, 1 753 km ta' linji elettriċizzati, 2 804 km ta' linji mtejba għat-trasport tal-merkanzija u l-modernizzazzjoni ta' 3 862 km ta' passaġġi fuq l-ilma interni.

IT-TEN-T jirrikjedi finanzjament sinifikanti – il-livelli ta' dejn tal-Istati Membri jistgħu jkunu ta' xkiel

47 Minkejja l-livelli diġà sinifikanti ta' investiment nazzjonali u ta' investiment mill-UE, li kkontribwew għat-titjib fil-konnettività u fl-aċċessibbiltà, għad baqa' ħafna aktar xi jsir biex jintlaħqu l-objettivi tat-TEN-T (ara l-***paragrafu 17***).

48 L-Istati Membri huma prinċipalment responsabbli għall-iżvilupp, il-finanzjament u l-bini tal-infrastruttura tat-trasport. Fl-istess waqt, l-UE qablet li d-defiċit annwali tal-gvern ġenerali tal-Istati Membri ma għandux ikun aktar minn 3 % u li l-proporzjon tad-dejn tal-gvern għall-PDG ma għandux ikun aktar minn 60 % (il-kriterji ta' Maastricht[47]). B'konsegwenza ta' dan, għalkemm l-objettivi għall-ikkompletar tat-TEN-T jidhru

---

[46] Il-Kummissjoni Ewropea, *Twettiq tat-TEN-T: Fatti u ċifri*, Settembru 2017.

[47] Il-kriterji ta' koverġenza tal-euro – magħrufa wkoll bħala l-"kriterji ta' Maastricht" – huma bbażati fuq l-Artikolu 140 tat-TFUE. L-Istati Membri huma meħtieġa jissodisfaw dawn il-kriterji biex jidħlu fit-tielet stadju tal-Unjoni Ekonomika u Monetarja u jadottaw l-euro bħala l-munita tagħhom.

f'regolament, f'ċerti każijiet il-livelli nazzjonali ta' dejn jistgħu joħolqu restrizzjonijiet addizzjonali fuq il-kapaċità ta' investiment tal-Istati Membri. Fi kliem ieħor, it-tnaqqis tad-dejn pubbliku u ż-żieda tal-infiq fuq l-investiment pubbliku, inkluż għat-trasport, jistgħu jkunu objettivi li jikkompetu ma' xulxin.

49 L-OECD irrikonoxxiet din l-isfida u l-ħtieġa li jsir titjib fl-arranġamenti ta' finanzjament u ta' ffinanzjar f'ħafna pajjiżi, minħabba l-livelli attwalment għoljin tad-deficit u tad-dejn u minħabba eżiġenzi oħra fuq il-baġits nazzjonali[48].

50 Il-Parlament Ewropew osserva wkoll li l-Istati Membri li jinsabu f'diffikultajiet ekonomiċi u baġitarji ma setgħux jikkofinanzjaw proġetti tat-trasport tal-merkanzija u kien tal-fehma li l-proġetti li jitwettqu bħala parti mill-FNE ma għandhomx jittieħdu inkunsiderazzjoni fil-kalkoli tal-Patt ta' Stabbilità u Tkabbir[49] (PST) li jirrigwardaw id-dejn pubbliku[50].

51 Il-Kummissjoni ħarġet komunikazzjoni[51] biex tikkjarifika l-użu ta' ċerta flessibbiltà inkorporata fil-PST fir-rigward tal-investimenti eliġibbli li, taħt ċerti kundizzjonijiet, tista' tiġġustifika devjazzjoni temporanja mir-regoli eżistenti. L-applikazzjoni u l-

[48] L-OECD, *Ħtiġijiet għall-Infrastruttura Strateġika tat-Trasport sal-2030: Sejbiet Prinċipali*, Pubblikazzjonijiet tal-OECD, Pariġi, 2011, p. 4.

[49] Ftehim li jorbot lill-Istati Membri kollha tal-UE u li ilu fis-seħħ mill-1997 (riformat fl-2005 u fl-2011) dwar l-implimentazzjoni tad-dispożizzjonijiet tat-Trattat ta' Maastricht li jindirizza s-sostenibbiltà tal-politiki fiskali tal-Istati Membri, essenzjalment billi jżomm id-deficit u d-dejn pubbliċi f'livelli aċċettabbli.

[50] Ir-*Riżoluzzjoni tal-Parlament Ewropew tad-19 ta' Jannar 2017 dwar il-loġistika fl-UE u t-trasport multimodali fil-kurituri l-ġodda tat-TEN-T* (2015/2348(INI)), il-punt 13.

[51] Il-Kummissjoni, *L-aħjar użu tal-flessibbiltà fir-regoli eżistenti tal-Patt tal-istabbiltà u tkabbir*, COM(2015) 12 final, 13.1.2015. Taħt il-"klawsola tal-investiment", l-investimenti eliġibbli huma l-infiq nazzjonali fuq proġetti kofinanzjati taħt il-politika Strutturali u ta' Koeżjoni, in-Netwerks Trans-Ewropej, il-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa, u l-Fond Ewropew għall-Investimenti Strateġiċi. Il-kundizzjonijiet għal ġustifikazzjoni ta' devjazzjoni temporanja huma: it-tkabbir tal-PDG fl-Istat Membru kkonċernat irid ikun negattiv jew ferm inqas mill-potenzjal tiegħu; id-devjazzjoni ma twassalx għal eċċess li jkun aktar mill-valur referenzjarju ta' 3 % tad-deficit u jinżamm marġni ta' sigurtà adatt; il-livelli ta' investiment jiżdiedu b'mod effettiv b'riżultat ta' dan; id-devjazzjoni hija kkumpensata fil-qafas ta' żmien tal-Programm ta' Stabbiltà jew Konverġenza tal-Istat Membru.

effettività ta' din il-flessibbiltà fl-investiment qed tiġi eżaminata bħala parti minn analiżi usa' tal-arranġamenti ta' flessibbiltà[52].

Suq Intern

52 Sabiex jinkiseb suq uniku tat-trasport li jiffunzjona, il-Kummissjoni fittxet li toħloq kundizzjonijiet ġusti fir-rigward tal-kompetizzjoni, kemm fi ħdan il-mezzi ta' trasport kif ukoll bejniethom. Il-Kummissjoni appoġġat b'mod attiv il-ftuħ u l-liberalizzazzjoni tas-suq intern tat-trasport; madankollu, għad baqa' ċerti sfidi, b'mod partikolari fis-settur ferrovjaru u fil-ġestjoni tat-traffiku tal-arju.

53 Fir-rigward tal-ferroviji, it-trasport tal-merkanzija ilu miftuħ għall-kompetizzjoni mill-2007 u t-trasport internazzjonali tal-passiġġieri ġie liberalizzat fl-2010. Madankollu, il-liberalizzazzjoni tas-suq fil-każ tal-ferroviji ma saritx b'mod uniformi fost l-Istati Membri. Huma ftit Stati Membri biss li lliberalizzaw is-swieq domestiċi tat-trasport tal-passiġġieri bil-ferroviji. Il-parteċipanti l-ġodda għadhom jiffaċċaw diskriminazzjoni biex jiksbu aċċess għall-infrastruttura ferrovjarja u għal faċilitajiet essenzjali tas-servizz, li spiss ikunu proprjetà ta' operaturi stabbiliti u jiġu operati minnhom[53]. Fl-2016 l-UE

---

[52] Fir-Rapport Speċjali Nru 18/2018 "L-objettiv prinċipali tal-parti preventiva tal-Patt ta' Stabbilità u Tkabbir qiegħed jintlaħaq?" (http://eca.europa.eu), il-Qorti kkonkludiet li l-klawsola tal-investiment ma tiżgurax żieda fil-proporzjon tal-investiment pubbliku għall-PDG u tippermetti li l-infiq mhux relatat mal-investiment ikompli fis-snin li ġejjin u rrakkomandat lill-Kummissjoni sabiex twaqqaf l-użu tal-klawsola tal-investiment fil-forma attwali tagħha. Il-Kummissjoni ma aċċettatx din ir-rakkomandazzjoni u osservat li l-klawsola tal-investiment qed tiġi eżaminata bħala parti mill-analiżi usa' tal-arranġamenti flessibbli tal-PST.

Barra minn hekk, f'Mejju 2018, il-Kummissjoni ppubblikat rieżami tal-flessibbiltà taħt il-PST (COM(2018) 335 final u SWD(2018) 270 final). Dan ir-rieżami sab li għall-Istati Membri li ngħataw flessibbiltà fil-perjodu 2015-2018, l-objettivi tar-riforma strutturali u l-klawsoli tal-investiment kienu, sa ċertu punt, intlaħqu. Fir-rigward tal-klawsola tal-investiment, ir-rieżami kkonferma li l-proġetti eliġibbli għal din il-klawsola kienu kofinanzjati mill-UE. Madankollu, l-analiżi tat konklużjonijiet differenti dwar jekk il-klawsola tal-investiment irriżultatx f'investimenti ġodda. Il-Kummissjoni osservat li l-impatt pożittiv tar-riformi/tal-investimenti fuq is-sostenibbiltà fiskali huwa maħsub li jevolvi fuq perjodu ta' żmien itwal minn dak kopert mir-rieżami u li l-impatt fuq il-volumi tal-investiment pubbliku huwa kumpless wisq biex jiġi vvalutat bi preċiżjoni.

[53] Ara d-dokument tal-Kummissjoni Ewropea intitolat *Xejriet u Problemi Attwali fil-qasam tat-Trasport ġewwa l-Unjoni Ewropea – 2018*, p. 7 u r-Rapport Speċjali Nru 8/2016 tal-QEA "It-trasport ferrovjarju tal-merkanzija fl-UE: għadu mhux fit-triq it-tajba".

adottat ir-"raba' pakkett ferrovjarju"[54] li għandu l-għan li jkompli jilliberalizza s-suq tal-passiġġieri u jneħħi l-ostakli għall-interoperabbiltà, b'kalendarju għall-infurzar li għandu jibda f'Ġunju 2019.

54 L-UE lliberalizzat l-ivvjaġġar bl-ajru fl-1992, u dan irriżulta f'kompetizzjoni akbar, f'għażla usa' ta' opportunitajiet tal-ivvjaġġar u f'żieda sostanzjali tat-traffiku. L-għadd ta' titjiriet li jsiru ta' kuljum fl-UE żdied minn 10 000 għal 29 000 bejn l-1992 u l-2017, u l-ammonti ta' passiġġieri li vvjaġġaw bl-arju kull sena żdiedu minn 360 miljun għal aktar minn biljun bejn l-1993 u l-2017. Illum il-ġurnata, l-avjazzjoni Ewropea tirrappreżenta 26 % tas-suq dinji, filwaqt li tikkontribwixxi EUR 510 biljun fis-sena għall-PDG tal-Ewropa, u tappoġġa 9.3 miljun impjieg fl-Ewropa.

55 Għalkemm huwa intrinsikament internazzjonali, tradizzjonalment, it-traffiku tal-ajru dejjem kien immaniġġjat fuq livell nazzjonali u f'ambjent frammentat u monopolistiku. Dawn il-karatteristiċi kkontribwew għal spejjeż ogħla relatati mal-ġestjoni tat-traffiku tal-ajru, li jiġġarrbu mill-utenti tal-ispazju tal-ajru. Il-Kummissjoni rreaġiet billi niedet l-Ajru Uniku Ewropew (SES), inizjattiva intenzjonata li ttejjeb il-prestazzjoni kumplessiva tal-ġestjoni tat-traffiku tal-ajru permezz tat-trasferiment ta' għadd ta' kompiti mid-dominju intergovernattiv għall-UE. Madankollu, il-ġestjoni tal-ispazju tal-ajru Ewropew għadha frammentata[55]. Fl-2013, il-Kummissjoni pproponiet li jsir titjib fil-qafas tal-SES (il-pakkett leġiżlattiv "SES2+"[56]). Madankollu, fiż-żmien tal-abbozar, il-pakkett kien għadu qed jistenna l-approvazzjoni leġiżlattiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill, u dan xekkel l-introduzzjoni ta' qafas aġġornat u koerenti fil-livell tal-UE.

Dekarbonizzazzjoni tat-trasport

56 F'Ottubru 2014, il-mexxejja tal-UE adottaw il-qafas għall-klima u l-enerġija għall-2030, inkluża l-mira li l-emissjonijiet ta' gassijiet serra (GHG) jitnaqqsu b'mill-inqas 40 % sal-2030 (meta mqabbel mal-1990). Fl-2015, l-UE u t-28 Stat Membru kollha

---

[54] Ir-raba' pakkett ferrovjarju huwa ġabra ta' sitt testi leġiżlattivi maħsuba biex jikkompletaw is-suq uniku għas-servizzi ferrovjarji. L-għan kumplessiv tal-pakkett huwa li jirrivitalizza s-settur ferrovjarju u jgħinu biex ikun jista' jikkompeti ma' mezzi oħra ta' trasport.

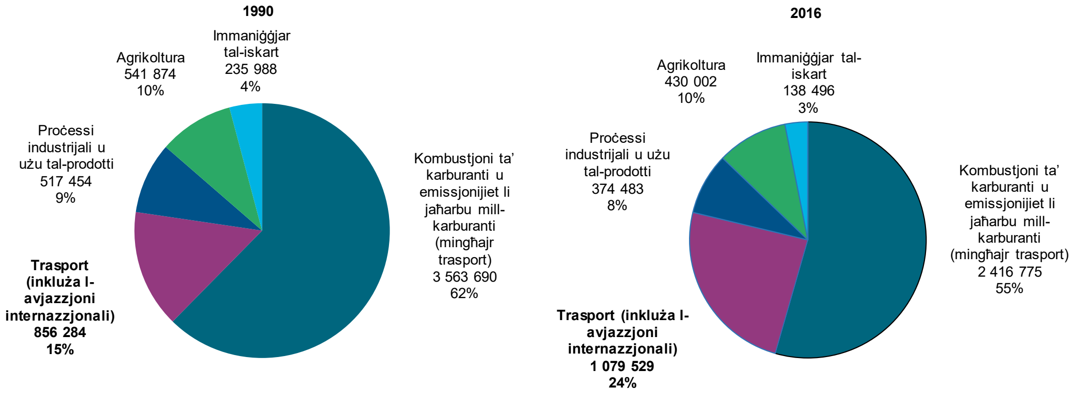
[55] Il-Kummissjoni Ewropea, *Xejriet u Problemi Attwali fil-qasam tat-Trasport ġewwa l-Unjoni Ewropea – 2018*, p. 9.

[56] Il-Kummissjoni Ewropea, *Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar l-implimentazzjoni tal-Ajru Uniku Ewropew (Riformulazzjoni)*, COM(2013) 410 final tal-11.6.2013.

ffirmaw il-Ftehim ta' Pariġi[57]. Skont dan il-ftehim, huma kienu mitluba li sal-2020 jippreżentaw pjanijiet fuq terminu twil li juru l-isforzi li kull pajjiż qed jagħmel biex inaqqas l-emissjonijiet nazzjonali u biex jadatta għall-impatti tat-tibdil fil-klima. F'Marzu 2018, il-Kunsill Ewropew stieden lill-Kummissjoni biex, sa tmiem l-ewwel tliet xhur tal-2019, tippreżenta proposta għal strateġija tal-UE fuq terminu twil għat-tnaqqis tal-emissjonijiet ta' GHG f'konformità mal-Ftehim ta' Pariġi, u b'kont meħud tal-pjanijiet nazzjonali.

57 Il-***Figura 7*** turi li fl-2016 it-trasport kien jirrappreżenta bejn wieħed u ieħor kwart tal-emissjonijiet kollha ta' GHG fl-UE (meta mqabbel ma' 15 % fl-1990), biex b'hekk dan sar it-tieni l-akbar settur li jipproduċi emissjonijiet wara s-settur tal-provvista tal-enerġija. Il-white paper tal-2011 stabbiliet il-mira li l-emissjonijiet ta' GHG mit-trasport (bl-esklużjoni tat-trasport marittimu internazzjonali) jitnaqqsu b'mill-inqas 60 % sal-2050, meta mqabbel mal-livelli tal-1990, u mira interim ta' madwar 20 % sal-2030, meta mqabbel mal-livell tal-2008.

Figura 7 – Emissjonijiet ta' GHG skont is-sors f'eluf ta' tunnellati, EU-28, fl-1990 u fl-2016



Sors: L-Aġenzija Ewropea għall-Ambjent, *data* tal-5 ta' Ġunju 2018.

58 Skont l-Aġenzija Ewropea għall-Ambjent, l-emissjonijiet mit-trasport żdiedu bejn l-1990 u l-2007, imbagħad naqsu sal-2014. Fl-2015 u fl-2016 reġgħu żdiedu[58]. Dan

---

[57] Is-Sessjoni Nru 21 tal-Konferenza tal-partijiet għall-Konvenzjoni Qafas tan-Nazzjonijiet Uniti dwar it-Tibdil fil-Klima. Il-partijiet għall-Ftehim ta' Pariġi impenjaw lilhom nfushom li jillimitaw l-emissjonijiet ta' GHG għal-livelli meħtieġa biex iż-żieda fit-temperatura globali medja tinżamm ferm inqas minn 2°C 'il fuq mil-livelli preindustrijali - u li jkomplu bl-isforzi tagħhom biex jillimitaw iż-żieda fit-temperatura għal 1.5°C (għan indikattiv).

[58] Ara r-Rapport Nru 17/2017 intitolat *Trends and projections in Europe 2017* (Xejriet u projezzjonijiet fl-Ewropa 2017), 7.11.2017, p. 25.

ifisser li s-settur sar waħda mill-isfidi prinċipali għall-għanijiet kumplessivi tal-UE fir-rigward tad-dekarbonizzazzjoni. Skont il-politiki attwali, u b'kont meħud tat-tkabbir mistenni fit-trasport tal-merkanzija u tal-passiġġieri, sal-2050, l-emissjonijiet ta' GHG mit-trasport huma previsti li jonqsu bi 15 % meta mqabbla ma' dawk tal-2005. Madankollu, fl-2050, il-livell tal-emissjonijiet xorta waħda jkun 10 % ogħla minn dak fl-1990, minħabba ż-żieda rapida fl-emissjonijiet mit-trasport matul is-snin disgħin[59].

59 Fl-2017, aħna ppubblikajna analiżi panoramika dwar l-enerġija u t-tibdil fil-klima[60] li tikkontribwixxi għad-diskussjoni dwar id-dekarbonizzazzjoni. Hija kienet tinkludi, fost aspetti oħra, stampa komprensiva tal-awditi rilevanti dwar it-trasport li twettqu mis-SAIs tal-UE u li kienu jirrigwardaw it-tnaqqis tal-emissjonijiet ta' gassijiet serra fis-settur tat-trasport direttament, jew mezzi ta' trasport b'livell baxx ta' emissjonijiet tal-karbonju, jew bidla għal mezzi ta' trasport bħal dawn (ara l-***paragrafu 90***).

60 Biex jintlaħqu l-miri għat-tnaqqis tal-emissjonijiet jeħtieġ li ssir bidla fundamentali lejn tnaqqis fl-użu tal-enerġija, l-użu ta' enerġija aktar nadifa, kif ukoll l-użu aktar effiċjenti tal-infrastruttura tat-trasport. L-UE adottat inizjattivi u miżuri leġiżlattivi biex taċċellera d-dekarbonizzazzjoni tat-trasport. L-Istrateġija tal-Unjoni tal-Enerġija 2015[61] identifikat it-tranżizzjoni lejn settur tat-trasport dekarbonizzat b'użu effiċjenti tal-enerġija bħala qasam ta' importanza kritika. Fl-2016, din ġiet segwita minn strateġija għal mobbiltà b'emissjonijiet baxxi[62]. Il-programm tal-FNE jikkontribwixxi wkoll lejn it-tnaqqis tal-emissjonijiet ta' GHG, billi l-maġġoranza tal-proġetti tat-trasport magħżula għall-finanzjament huma relatati ma' mezzi ta' trasport li ma jinvolvux it-trasport bit-triq.

61 Ħafna mill-isforzi li saru biex jitnaqqsu l-emissjonijiet, kemm fil-livell tal-UE kif ukoll f'dak tal-Istati Membri, iffukaw fuq is-settur tat-**toroq**, li kien responsabbli għall-

---

[59] Il-valutazzjoni tal-impatt li takkumpanja l-Proposta għal Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li temenda d-Direttiva 1999/62/KE dwar il-ħlas li jrid isir minn vetturi ta' merkanzija tqila għall-użu ta' ċerti infrastrutturi, SWD(2017) 180 final tal-31.5.2017, l-Anness 4, pp. 34-35.

[60] Ara l-Analiżi panoramika tagħna: "Azzjoni tal-UE f'dak li jirrigwarda l-enerġija u t-tibdil fil-klima", 2017 (http://eca.europa.eu).

[61] Qafas Strateġiku għal Unjoni tal-Enerġija Reżiljenti b'Politika dwar il-Bidla fil-Klima li tħares 'il quddiem, COM(2015) 080 final.

[62] Il-Kummissjoni Ewropea, *Strateġija Ewropea għal Mobbiltà b'Emissjonijiet Baxxi*, COM(2016) 501 final tal-20.7.2016.

akbar sehem (72 %) tal-emissjonijiet mit-trasport[63] fl-2016. Peress li l-emissjonijiet mit-trasport bit-triq huma kkonċentrati f'żoni b'popolazzjoni densa u huma fost il-kawżi prinċipali tat-tniġġis tal-arja fil-bliet, id-dekarbonizzazzjoni tat-trasport bit-triq hija kruċjali wkoll għat-titjib fil-kwalità tal-arja u s-saħħa tal-bniedem. Fir-rapport tagħna tal-2018 dwar it-tniġġis tal-arja, aħna osservajna li dan għandu t-tendenza li jaffettwa aktar lil dawk li jgħixu fil-bliet milli lil dawk li jgħixu f'żoni rurali, peress li d-densità tal-popolazzjoni li tgħix fil-bliet twassal biex is-sustanzi li jniġġsu l-arja jiġu rilaxxati fuq skala akbar (pereżempju, mit-trasport bit-triq) u peress li huwa aktar diffiċli li jkun hemm dispersjoni fil-bliet milli fil-kampanja[64]. Fl-2017 u fl-2018, it-tliet "pakketti ta' mobbiltà" tal-Kummissjoni[65] kien fihom proposti li kienu jinkludu r-rieżaminar tad-direttivi tal-UE dwar il-vetturi nodfa, l-Eurovignette u t-trasport ikkombinat, pjan ta' azzjoni biex tingħata spinta lill-investiment fl-infrastruttura tal-fjuwil alternattiv, l-ewwel standards dwar l-emissjonijiet ta' CO_2 għal vetturi heavy-duty, standards ġodda dwar l-emissjonijiet ta' CO_2 għal karozzi u vannijiet wara l-2020, tikkettar aħjar tat-tajers fir-rigward tal-effiċjenza fl-użu tal-fjuwil u pjan ta' azzjoni dwar il-batteriji.

62 Fil-qasam tat-trasport bl-**ajru**, il-fokus prinċipali kien fl-avjazzjoni internazzjonali, fuq il-bażi tas-Sistema tal-UE għan-Negozjar ta' Emissjonijiet. L-UE hija impenjata li tilħaq mill-inqas il-mira globali stabbilita għall-avjazzjoni internazzjonali mill-Organizzazzjoni tal-Avjazzjoni Ċivili Internazzjonali f'Ottubru 2016, jiġifieri li l-emissjonijiet globali netti ta' CO_2 jinżammu fil-livelli tal-2020 permezz ta' tkabbir newtrali mil-lat tal-karbonju.

63 Għas-settur **marittimu**, l-UE hija konformi mal-approċċ globali tal-Organizzazzjoni Marittima Internazzjonali. F'April 2018, l-OMI adottat strateġija inizjali biex l-emissjonijiet ta' GHG mill-vapuri jitnaqqsu b'mill-inqas 50 % sal-2050 meta mqabbel mal-2008, filwaqt li tkompli bl-sforzi tagħha lejn id-dekarbonizzazzjoni tas-settur malajr kemm jista' jkun f'dan is-seklu. Għal dan l-għan, l-istrateġija hija akkumpanjata minn

---

[63] KE (2018), *It-Trasport ġewwa l-UE f'Ċifri – ktejjeb tal-istatistika 2018*, https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

[64] Ara r-Rapport Speċjali Nru 23/2018 tagħna "It-tniġġis tal-arja: Saħħitna għadha mhix qed tiġi protetta biżżejjed" (http://eca.europa.eu).

[65] Il-pakketti għal Ewropa Attiva-*Aġenda għal tranżizzjoni soċjalment ġusta lejn mobbiltà kompetittiva, konnessa u mingħajr ħsara għall-ambjent għal kuħadd*, COM(2017) 0283 final.

lista komprensiva ta' miżuri potenzjali għat-tnaqqis tal-emissjonijiet, inklużi miżuri fuq terminu qasir[66].

[66] http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/GHG-Emissions.aspx.

Parti III: Sfidi ewlenin li jridu jiġu indirizzati

64 Mill-2010 'l hawn, il-QEA ppubblikat 13-il rapport speċjali dwar it-trasport ġewwa l-UE, li prinċipalment jiffukaw fuq l-investiment fl-infrastruttura u l-iżvilupp tas-suq intern. L-osservazzjonijiet tagħna wassluna biex nisiltu konklużjonijiet u nagħmlu rakkomandazzjonijiet biex ngħinu lill-Kummissjoni u lill-Istati Membri sabiex itejbu l-mod kif jimmaniġġjaw l-infiq tal-UE fuq it-trasport, iżidu l-kwalità ta' dak l-infiq, u jinfurmaw lill-pubbliku dwar kif qed jintnefqu flushom (ara l-***Anness I*** għal lista sħiħa ta' rapporti flimkien ma' sommarju tal-konklużjonijiet u tar-rakkomandazzjonijiet prinċipali tagħhom).

65 Fil-***paragrafi 66 sa 91***, aħna nippreżentaw **sitt** kwistjonijiet trażversali li eżaminajna fl-awditi li wettaqna fuq partijiet differenti tal-qasam tat-trasport, u li aħna nqisu li għad għandhom ċerta importanza. Barra minn hekk, nippreżentaw analiżi orizzontali tal-isfidi ewlenin li l-iżvilupp u l-finanzjament tat-trasport ġewwa l-UE qegħdin jiffaċċjaw, kif ukoll punti li tqajmu mis-SAIs tal-Istati Membri tal-UE, u li saru f'informazzjoni oħra li hija disponibbli għall-pubbliku.

Tqabbil tal-objettivi mar-riżorsi

66 L-UE stabbiliet għadd ta' objettivi ambizzjużi ħafna għall-mezzi kollha ta' trasport: b'mod partikolari l-ikkompletar tan-netwerk ewlieni tat-TEN-T sal-2030. Minħabba n-nefqa finanzjarja konsiderevoli u ż-żmien li jittieħed biex jiġu kkompletati proġetti kbar tal-infrastruttura tat-trasport[67], jeħtieġ li jsir ippjanar bir-reqqa biex jintlaħqu dawn l-objettivi, u li dan l-ippjanar ikun sostnut minn analiżi robusta u kredibbli tal-ispejjeż stmati, li għaliha għandu jkun hemm riżorsi finanzjarji suffiċjenti. Ix-xogħol tal-awditjar li wettaqna fil-passat ġibed l-attenzjoni fuq għadd ta' kwistjonijiet li minħabba fihom l-objettivi jistgħu ma jintlaħqux. Dawn li ġejjin huma eżempji:

[67] Pereżempju, kif stqarrejna fir-Rapport Speċjali Nru 19/2018 "Netwerk ferrovjarju Ewropew ta' veloċità għolja: mhuwiex realtà iżda huwa sistema frammentata u ineffettiva" (http://eca.europa.eu), iridu jgħaddu madwar 16-il sena mill-bidu ta' xogħlijiet għal linji ferrovjarji ta' veloċità għolja ġodda u qabel ma dawn ikunu operabbli.

(a) Awditu tal-ERTMS[68]: għalkemm ir-reviżjoni tal-pjan Ewropew għall-mobilitazzjoni fl-2017 kienet pass 'il quddiem lejn tħaddim aktar realistiku, kien għad fadal xi sfidi kbar. L-ewwel nett, bħal fil-passat, il-pjan għall-mobilitazzjoni ma kienx jinkludi valutazzjoni kumplessiva tal-ispejjeż fil-livell tal-UE. It-tieni nett, la kien hemm finanzjament iddedikat u lanqas ma ġie ddefinit is-sors ta' dan it-tip ta' finanzjament. Barra minn hekk, kien għad ma hemmx data ta' skadenza legalment vinkolanti għad-dekummissjonar tas-sistemi nazzjonali biex b'hekk l-ERTMS tkun l-unika sistema ta' sinjalar li tintuża fl-Istati Membri. Il-livell baxx ta' tħaddim tal-ERTMS (li fiż-żmien tal-awditu kien ta' 8 % tas-sezzjonijiet tal-kurituri tan-netwerk ewlieni) iqiegħed f'riskju l-ilħuq tal-miri stabbiliti għall-2030.

(b) Awditu tat-trasport minn passaġġi fuq l-ilma interni[69]: aħna sibna li l-istrateġiji tal-UE għat-trasport minn passaġġi fuq l-ilma interni ma kellhomx bażi analitika komprensiva u robusta, u li l-ispiża għall-eliminazzjoni tal-konġestjonijiet fl-Ewropa (madwar EUR 16-il biljun) kienet ħafna akbar mill-finanzjament disponibbli mill-baġit tal-UE għall-infrastruttura tal-passaġġi fuq l-ilma interni. Għalhekk, biex tiġi indirizzata din id-diskrepanza, hemm il-ħtieġa għal finanzjament addizzjonali minn sorsi nazzjonali u/jew privati.

(c) Awditu tat-trasport marittimu[70]: aħna sibna li l-istrateġiji għall-portijiet fuq terminu twil, stabbiliti mill-Istati Membri u mill-Kummissjoni, ma pprovdewx bażi adegwata li permezz tagħha tkun tista' tiġi ppjanata l-kapaċità tal-portijiet jew ivvalutata l-ħtieġa għal finanzjament, kemm mill-UE kif ukoll minn sorsi nazzjonali pubbliċi, għall-infrastruttura tal-portijiet.

---

[68] Ir-Rapport Speċjali Nru 13/2017 "Sistema Ewropea unika tal-ġestjoni tat-traffiku ferrovjarju: l-għażla politika qatt se ssir realtà?" (http://eca.europa.eu).

[69] Ir-Rapport Speċjali Nru 1/2015 "Trasport minn Passaġġi fuq l-Ilma Interni fl-Ewropa: L-ebda titjib sinifikanti fis-sehem modali u fil-kundizzjonijiet ta' navigabbiltà mill-2001 'il hawn" (http://eca.europa.eu). F'Settembru 2013, il-Kummissjoni adottat il-programm Naiades II (COM(2013) 623 final) li jistabbilixxi l-programm għal azzjoni ta' politika fil-qasam tat-trasport minn passaġġi fuq l-ilma interni għall-perjodu 2014-2020. Il-Qorti ma vvalutatx l-effettività ta' dan il-programm.

[70] 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" (http://eca.europa.eu). F'April 2018, il-Koordinatur Ewropew maħtur ippubblika Pjan Dettaljat ta' Implimentazzjoni għall-Awtostradi tal-Baħar. Il-Qorti ma vvalutatx l-effettività ta' dan il-pjan.

Sfida li trid tiġi indirizzata: Tqabbil tal-objettivi u l-prijoritajiet fil-qasam tat-trasport li jkunu kemm rilevanti kif ukoll li jistgħu jinkisbu, mar-riżorsi disponibbli

L-istabbiliment ta' objettivi u ta' prijoritajiet ta' politika ambizzjużi mingħajr ma tiġi żgurata d-disponibbiltà tar-riżorsi jnaqqas il-probabbiltà li dawn jintlaħqu fil-ħin u b'hekk jaffettwa l-kredibbiltà tal-politika kollha. Filwaqt li sar progress (ara l-*__paragrafu 72__*), jeħtieġ li jsir xogħol ulterjuri.

- Il-pjan fuq terminu twil għall-bini tal-infrastruttura li jifdal, b'mod partikolari għan-netwerk ewlieni tat-TEN-T, jeħtieġ li jiġi rinforzat, bi stadji importanti preċiżi li jiġu mmonitorjati b'mod regolari, stimi affidabbli tal-ispejjeż kumplessivi li għalihom ikun hemm disponibbli r-riżorsi finanzjarji meħtieġa, u fokus partikolari fuq is-sezzjonijiet transkonfinali. Dan iżid il-probabbiltà li l-objettivi tal-politika dwar it-trasport jintlaħqu fil-ħin u fi ħdan il-baġit stabbilit.

Infurzar mill-UE ta' allinjament aktar mill-qrib bejn id-deċiżjonijiet nazzjonali dwar l-infrastruttura u l-prijoritajiet ta' politika tal-UE

67 Minkejja l-fatt li r-Regolament dwar it-TEN-T jistabbilixxi l-kurituri li tulhom għandha tinbena l-infrastruttura u li l-koordinaturi Ewropej ifittxu li jikkoordinaw il-pjanijiet ta' ħidma skont dan, l-Istati Membri jipprovdu l-biċċa l-kbira mill-finanzjament meħtieġ u jibqgħu primarjament responsabbli għall-ippjanar u t-twettiq tan-netwerks tat-trasport. Huma biss jistgħu jiddeċiedu jekk u meta għandu jsir il-bini tal-infrastruttura[71]. B'hekk hemm ir-riskju li n-netwerk tat-trasport tal-UE jiżviluppa bħala sett ta' netwerks individwali aktar milli bħala sistema integrata li tkun tissodisfa bl-aħjar mod il-ħtiġijiet tal-UE fl-intier tagħha.

68 Matul awditi reċenti, aħna u SAIs oħra osservajna li l-Istati Membri mhux dejjem għandhom l-istess ambizzjonijiet bħall-UE: l-Istati Membri ma għandhomx inċentiv biex jimplimentaw il-politiki tal-UE li ma tantx ikunu ta' interess nazzjonali, b'mod partikolari dawk relatati mal-links transkonfinali[72].

---

[71] Ir-Rapport Speċjali Nru 19/2018 "Netwerk ferrovjarju Ewropew ta' veloċità għolja: mhuwiex realtà iżda huwa sistema frammentata u ineffettiva"

[72] Fl-evalwazzjoni ta' nofs it-terminu tal-FNE (pp. 6 u 13) instab ukoll li l-baġits nazzjonali ma jagħtux biżżejjed prijorità lil investimenti transkonfinali li fihom ikunu involuti bosta pajjiżi. L-evalwazzjoni attribwiet dan il-fatt prinċipalment għan-nuqqas ta' simetrija fit-tqassim tal-

(a) Awditu tal-ferroviji ta' veloċità għolja (HSR)[73]: l-Istati Membri li qiesu li l-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja ma kinux prijorità nazzjonali ma bnewhomx, anke jekk dawn il-linji kienu jinsabu fuq kuritur transnazzjonali u kienu parti min-netwerk ewlieni. Barra minn hekk, l-għodod jew is-setgħat ta' infurzar tal-Kummissjoni kienu limitati u mhux suffiċjenti biex hija tobbliga lill-Istati Membri jirrispettaw l-impenji li kienu ħadu biex jibnu l-linji ta' veloċità għolja meħtieġa għall-ikkompletar tan-netwerk ewlieni.

(b) Awditu tal-ERTMS: it-tħaddim previst stabbilit fil-pjan Ewropew rivedut għall-mobilitazzjoni kien affettwat minn nuqqas ta' allinjament taż-żmien bejn l-Istati Membri fir-rigward tas-sezzjonijiet transkonfinali. Dan wera li l-Istati Membri essenzjalment iħejju l-pjan ta' tħaddim skont il-ħtiġijiet nazzjonali tagħhom, irrispettivament minn kwalunkwe impenn li jkun sar fir-rigward tal-prijoritajiet tal-UE.

(c) Is-SAI Żvediża[74] sabet li l-awtoritajiet nazzjonali ma kinux taw prijorità lill-perspettiva tal-UE fl-ippjanar tal-infrastruttura domestika tagħhom tat-trasport.

(d) Is-SAI Franċiża[75] sabet li Franza kienet għadha lura fir-rigward tal-investiment meħtieġ biex jinkiseb il-pilastru teknoloġiku tal-Ajru Uniku Ewropew u kienet ippreżentat pjan ta' prestazzjoni li ma kienx jikkonforma mal-objettivi ta' prestazzjoni stabbiliti fil-livell tal-UE.

69 Fir-riżoluzzjoni tiegħu tal-2017[76], il-Parlament Ewropew esprima wkoll b'dispjaċir li l-pjanijiet ta' infrastruttura nazzjonali tal-Istati Membri ħafna drabi jiġu deċiżi mingħajr ma ssir referenza għall-objettivi tat-TEN-T. Huwa ħeġġeġ lill-Kummissjoni u lill-Istati Membri biex iżidu l-koordinazzjoni bejn iż-żewġ livelli ta' ppjanar u biex jagħtu

---

ispejjeż u l-benefiċċji fi proġetti b'bosta pajjiżi, peress li l-ispejjeż jiġġarrbu fil-livell nazzjonali/lokali iżda l-benefiċċji jiġu konkretizzati fuq skala Ewropea.

[73] Ir-Rapport Speċjali Nru 19/2018 "Netwerk ferrovjarju Ewropew ta' veloċità għolja: mhuwiex realtà iżda huwa sistema frammentata u ineffettiva"

[74] Ara d-dokument intitolat *Road and rail investments in Sweden: lacking an EU perspective?* (Investimenti fit-toroq u l-ferroviji fl-Iżvezja: ma għandhomx perspettiva tal-UE?) RIR 2017: 27, Riksrevisionen, l-Iżvezja, Novembru 2017 (https://www.riksrevisionen.se/).

[75] Ara d-dokument intitolat *L' État et la compétitivité du transport aérien: un rôle complexe, une stratégie à élaborer*, Cour des Comptes, Settembru 2016 (https://www.ccomptes.fr/fr).

[76] Ir-*Riżoluzzjoni tal-Parlament Ewropew tad-19 ta' Jannar 2017 dwar il-loġistika fl-UE u t-trasport multimodali fil-kurituri l-ġodda tat-TEN-T* (2015/2348(INI)), il-punt 12.

prijorità lil proġetti li jkunu jikkonformaw mal-objettivi tat-TEN-T u li x'aktarx iwasslu valur miżjud Ewropew akbar.

70 Billi s-sistemi tat-trasport fl-UE storikament ġew żviluppati biex jissodisfaw il-ħtiġijiet nazzjonali, l-ostakli amministrattivi u d-differenzi tekniċi, operazzjonali u proċedurali bejn l-Istati Membri jippreżentaw ostaklu importanti għall-objettiv tal-interoperabbiltà fl-UE kollha. Pereżempju, il-ferroviji nazzjonali japplikaw aktar minn 11 000 regola differenti, li l-Aġenzija tal-Unjoni Ewropea għall-Ferroviji ngħatat ir-responsabbiltà li "tirfinahom"[77]. Aħna nosservaw li l-implimentazzjoni f'waqtha tar-raba' pakkett ferrovjarju (ara l-***paragrafu 53***) tista' tikkontribwixxi sabiex jitneħħew l-ostakli amministrattivi u regolatorji għall-interoperabbiltà.

Sfida li trid tiġi indirizzata: Stabbilment ta' għodod effettivi ta' infurzar fil-livell tal-UE biex jiġi żgurat li d-deċiżjonijiet li jittieħdu mill-Istati Membri fir-rigward tal-infrastruttura jkunu allinjati aktar mill-qrib mal-prijoritajiet tal-UE, b'attenzjoni partikolari għas-sezzjonijiet transkonfinali

Allinjament ħażin bejn il-prijoritajiet tal-UE u dawk tal-Istati Membri huwa ostaklu għall-ikkompletar tas-suq uniku tat-trasport.

- Jenħtieġu għodod xierqa ta' infurzar sabiex l-obbligi imposti mir-Regolament dwar it-TEN-T ikunu jistgħu jiġu ssodisfati aktar malajr, u b'hekk l-infrastruttura strateġika ewlenija tkun tista' tiġi kkompletata filwaqt li jkun hemm prevista azzjoni ta' rimedju jekk il-proġetti ta' prijorità ma jinbdewx fiż-żmien skedat jew sussegwentement jiddewmu, jew jekk ikun probabbli li l-problemi ta' koordinazzjoni relatati mas-sezzjonijiet transkonfinali ma jippermettux li l-infrastruttura tibda topera kif previst.
- L-ostakli amministrattivi u regolatorji kollha għall-interoperabbiltà jridu jitneħħew bħala kwistjoni ta' prijorità.

Żieda fil-valur miżjud tal-finanzjament mill-UE

71 Il-fondi tal-UE jistgħu jkopru biss parti żgħira mill-ħtiġijiet kumplessivi ta' investiment (ara l-***paragrafi 17 sa 25***). Biex jiġi mmassimizzat l-impatt tagħhom, dawn

[77] Ir-Rapport Speċjali Nru 19/2018 "Netwerk ferrovjarju Ewropew ta' veloċità għolja: mhuwiex realtà iżda huwa sistema frammentata u ineffettiva"

ir-riżorsi limitati jridu jkunu ffukati fuq l-ogħla prijoritajiet u fuq il-valur miżjud tal-UE. L-awditi li wettaqna reċentement urew li jeħtieġ li l-fondi tal-UE jiġu mmirati aħjar.

(a) Awditu tal-ERTMS: għalkemm, skont il-politika tal-UE, l-investimenti fl-ERTMS iridu jiffukaw fuq il-kurituri tan-netwerk ewlieni, kien hemm xi investimenti ffinanzjati mill-UE (partikolarment bl-użu ta’ appoġġ taħt il-politika ta’ Koeżjoni) fuq linji waħdanija li ma jiffurmawx parti min-netwerk ewlieni u li mhumiex konnessi miegħu jew ma’ sezzjoni transkonfinali. Barra minn hekk, l-appoġġ tal-UE li ġie allokat għas-sezzjonijiet transkonfinali maġenb il-binarji kien limitat.

(b) Awditu tat-trasport marittimu: il-maġġoranza tal-finanzjament mill-UE kellu fil-mira ċerti “portijiet ewlenin” deżinjati. Madankollu, aħna sibna li hemm wisq minn dawn il-portijiet (104 b’kollox) u dan jista’ jipprevjeni l-immirar tal-finanzjament fuq il-portijiet l-aktar importanti.

(c) Awditu tat-trasport minn passaġġi fuq l-ilma interni: ma saret l-ebda differenza bejn in-netwerk ewlieni u dak komprensiv, u dan ma għenx biex it-trasport minn passaġġi fuq l-ilma interni jiġi prijoritizzat. L-istrateġiji tal-UE ma prijoritizzawx l-eliminazzjoni ta’ konġestjonijiet u lanqas ix-xmajjar li fuqhom jiġu investiti r-riżorsi limitati disponibbli.

72 Il-FSIE għall-perjodu 2014-2020 introduċew prekundizzjoni ġdida għall-aċċess għal finanzjament tat-trasport: issa, l-Istati Membri jridu juru li l-proġetti proposti jkunu se jiġu implimentati bħala parti minn pjan komprensiv tat-trasport fuq terminu twil, fil-livell nazzjonali jew reġjonali, li jikkontribwixxi għaż-żona unika Ewropea tat-trasport u t-TEN-T. Dan huwa pass pożittiv lejn identifikazzjoni aktar ikkoordinata u strateġika tal-proġetti.

Sfida li trid tiġi indirizzata: Iffukar tal-finanzjament mill-UE fuq il-prijoritajiet bl-ogħla valur miżjud tal-UE

Peress li d-daqs tal-finanzjament mill-UE huwa limitat meta mqabbel mal-ħtiġijiet kumplessivi, jeħtieġ li dan jiġi ffukat fuq il-prijoritajiet bl-ogħla valur miżjud tal-UE.

- Jekk il-finanzjament mill-UE, kemm taħt ġestjoni kondiviża kif ukoll taħt ġestjoni diretta, jiġi kkoordinat u mmirat aħjar, biex ikun jirrifletti l-prijoritajiet tal-politika tal-UE fil-qasam tat-trasport, dan jista’ jikkontribwixxi biex tiġi mmassimizzata l-effettività tal-investimenti u biex jiġi żgurat approċċ aktar koerenti u strateġiku għall-iżvilupp tan-netwerk tat-trasport.

- Jeħtieġ li l-appoġġ tal-UE jiġi prijoritizzat għal proġetti li jitwettqu b'rispons għal ħtiġijiet li jkunu stabbiliti b'mod ċar u vvalutati b'mod xieraq, ibbażati fuq ippjanar bir-reqqa u joffru valur miżjud tal-UE evidenti għan-netwerk (eż. ir-riżoluzzjoni ta' konġestjonijiet maġġuri u links neqsin u l-istabbiliment ta' konnessjonijiet transkonfinali).

Titjib fil-ġestjoni tal-proġetti

73 Il-ġestjoni tal-proġetti tinvolvi l-evalwazzjoni[78], l-implimentazzjoni u l-monitoraġġ tar-riżorsi u tal-isforzi meħtieġa għall-ilħuq tal-għanijiet u l-objettivi tal-proġetti. Il-ġestjoni tajba tal-proġetti hija essenzjali sabiex l-objettivi jintlaħqu b'mod effiċjenti u effettiv.

Ippjanar aħjar billi titwettaq analiżi bir-reqqa minn qabel tal-ispejjeż u l-benefiċċji

74 Billi l-infrastruttura tat-trasport tirrikjedi riżorsi finanzjarji sinifikanti, huwa kruċjali li l-ispejjeż u l-benefiċċji kbar kollha jiġu analizzati b'mod korrett minn qabel. Meta tintuża kif suppost, l-analiżi tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji (ASB) tippermetti li jiġi vvalutat ir-redditu fuq l-investiment ta' proġett, u kemm dan huwa mixtieq mis-soċjetà u utli, qabel ma tittieħed xi deċiżjoni.

75 L-awditi tagħna żvelaw li hemm tendenza li l-isponsors u l-evalwaturi tal-proġetti jużaw biss l-ASB bħala pass amministrattiv obbligatorju aktar milli bħala għodda li tippermetti li jittieħdu deċiżjonijiet aħjar. Barra minn hekk, l-ASB spiss tiġi affettwata minn ottimiżmu żejjed: l-isponsors tal-proġetti għandhom it-tendenza li jkunu wisq ottimisti rigward il-parametri ewlenin tal-proġetti, inklużi l-ispejjeż kapitali u operazzjonali kif ukoll id-durata tal-proġett u l-benefiċċji mistennija. Stimi li ma jkunux realistiċi jistgħu jirriżultaw f'miri li ma jintlaħqux, fi proġetti kbar ħafna u/jew li ma jintużawx biżżejjed, f'żidiet fl-ispejjeż u f'dewmien - fi kliem ieħor, inqas valur għall-flus.

[78] L-evalwazzjoni hija l-proċess ta' valutazzjoni tal-ispejjeż u l-benefiċċji meħtieġa biex jintlaħqu l-objettivi kif ukoll tar-riskji assoċjati. Hija tgħin lil dawk li jieħdu d-deċiżjonijiet biex jifhmu l-effetti probabbli, il-kompromessi u l-impatt kumplessiv tal-alternattivi differenti billi tipprovdi bażi ta' evidenza oġġettiva għat-teħid ta' deċiżjonijiet.

76 Aħna sibna eżempji f'bosta awditi fejn ittieħdu deċiżjonijiet fuq il-bażi ta' analiżi li ma kinitx affidabbli u dan wassal għal impatti mhux mixtieqa:

(a) Awditu tal-HSR: id-deċiżjonijiet biex jinbnew linji ta' veloċità għolja spiss kienu bbażati fuq il-politika u ftit li xejn sar użu minn analiżi tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji biex jiġi żgurat li d-deċiżjonijiet li ttieħdu kienu kosteffiċjenti. Il-valutazzjonijiet tal-ħtiġijiet reali tal-Istati Membri f'xi każijiet kienu ta' kwalità baxxa, u s-soluzzjoni alternattiva tal-modernizzazzjoni tal-linji konvenzjonali eżistenti ma tantx ingħatat kunsiderazzjoni, minkejja l-potenzjal sinifikanti. B'riżultat ta' dan, kienu qed jinbnew linji ferrovjarji ta' veloċità għolja li ftit kellhom possibbiltà li jkunu vijabbli mill-perspettiva soċjali ta' spejjeż imqabbla mal-benefiċċji.

(b) Awditu tal-ajruporti[79]: f'ħafna każijiet l-infrastrutturi li ġew iffinanzjati mill-UE kienu kbar iżżejjed, minħabba li fil-pjanijiet ta' investiment kien hemm suppożizzjonijiet li kienu sinifikattivament ottimisti wisq. Aktar minn nofs tal-fondi li ngħataw mill-UE biex jappoġġaw l-ajruporti awditjati ntużaw għall-infrastrutturi (mibnija ġodda jew modernizzati) li kienu kbar bla bżonn u ma ntużawx biżżejjed meta tlestew.

(c) Awditu tat-trasport marittimu: il-finanzjament f'infrastrutturi simili tal-portijiet f'portijiet ġirien, mingħajr ma saret analiżi minn qabel tal-vijabbiltà ekonomika jew tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji, fisser li l-investimenti ma kinux effettivi u dan irriżulta f'każijiet fejn il-faċilitajiet ma jintużaw xejn jew ma jintużawx biżżejjed.

77 Filwaqt li tirrikonoxxi dawn id-dgħufijiet, mis-sejħiet għal proposti tal-FNE fl-2015 'l hawn, il-Kummissjoni (INEA) introduċiet ukoll valutazzjoni speċifika tal-ispejjeż u l-benefiċċji li titwettaq minn esperti esterni dwar l-ASB qabel ma taċċetta li tipprovdi appoġġ taħt l-FNE, u dan jista' jgħin biex isir titjib fil-kwalità tal-proċess tat-teħid ta' deċiżjonijiet minn qabel.

[79] Ir-Rapport Speċjali Nru 21/2014 "Infrastrutturi tal-ajruporti ffinanzjati mill-UE: valur baxx għall-flus" (http://eca.europa.eu).

78 Il-Qorti tosserva li filwaqt li r-Regolament dwar l-FNE u dak dwar il-FSIE għall-perjodu ta' programmazzjoni 2014-2020 jinkludu referenzi espliċiti[80] għall-analiżi tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji, dan mhuwiex il-każ fil-proposti għal regolamenti[81] għall-perjodu 2021-2027.

Simplifikazzjoni tar-regoli għall-implimentazzjoni ta' proġetti tal-infrastruttura

79 F'awditi reċenti, il-Qorti u s-SAIs nazzjonali osservaw li proġetti li t-tħejjija tagħhom issir inqas bir-reqqa u tkun inqas ddettaljata jiffaċċjaw riskju ogħla ta' żieda fl-ispejjeż u ta' dewmien.

(a) Awditu tal-HSR: fil-każ ta' stazzjon partikolari, l-ispejjeż għall-kostruzzjoni kienu stmati li żdiedu minn EUR 4.5 biljun fl-2003 għal EUR 8.2 biljun f'Jannar 2018, minħabba li inizjalment kienu saru stimi mhux realistiċi tal-ispejjeż għat-tħaffir ta' mina fiċ-ċentru tal-belt fejn id-densità tal-popolazzjoni hija għolja, u minħabba li l-valutazzjonijiet li kienu saru tal-aspetti ġeoloġiċi, ambjentali, u dawk relatati mal-wirt kulturali tal-komunità lokali ma kinux suffiċjenti.

(b) Awditu tal-PPP[82]: fondi pubbliċi addizzjonali ta' kważi EUR 1.5 biljun, li madwar 30 % minnhom ġew ipprovduti mill-UE, kienu meħtieġa għall-ikkompletar tal-ħames awtostradi li awditjajna. B'mod partikolari, l-awtorità pubblika fi sħubija pubblika-privata inkarigata mill-bini u l-operat ta' tliet awtostradi kellha tħallas lis-sħab privati ammont addizzjonali ta' EUR 705 miljun dovut ukoll għall-fatt li l-proġetti ma tħejjewx tajjeb u l-kuntratti PPP kienu ġew iffirmati qabel ma ġew riżolti problemi rilevanti bħall-ikklerjar ta' sejbiet arkeoloġiċi; il-ksib tal-permessi ambjentali meħtieġa, u l-iffinalizzar tal-esproprjazzjonijiet meħtieġa tal-artijiet.

---

[80] L-Artikolu 10 (6) tar-Regolament 1316/2013 dwar l-FNE jistipula li l-ammont ta' assistenza finanzjarja li tingħata għall-azzjonijiet magħżula għandu jkun adattat abbażi ta' analiżi tal-benefiċċju miksub għall-flus li jintefqu ta' kull proġett. L-Artikolu 101(e) tar-Regolament (1303/2013) dwar dispożizzjonijiet komuni tal-FSIE jistipula li għall-approvazzjoni ta' proġetti kbar, l-awtorità ta' ġestjoni għandha tiżgura li jkun hemm disponibbli analiżi tal-benefiċċji meta mqabbla mal-ispejjez.

[81] COM(2018) 438 final, 6.6.2018 u COM(2018) 375 final, 29.5.2018.

[82] Ir-Rapport Speċjali Nru 9/2018 "Sħubiji Pubbliċi-Privati fl-UE: Nuqqasijiet mifruxa u benefiċċji limitati" (http://eca.europa.eu)

(c) Bosta SAIs tal-UE[83] rrappurtaw ukoll dwar id-dgħufijiet fl-ippjanar/fit-tħejjija tal-proġetti li wasslu għal dewmien u għal spejjeż li kienu akbar milli ppjanat.

80 Id-dewmien u l-ispejjeż akbar kienu kkawżati wkoll minn proċeduri regolatorji u amministrattivi ineffiċċjenti. Pereżempju, l-awditu li wettaqna tat-trasport marittimu żvela dewmien sinifikanti fl-implimentazzjoni tal-proġetti minħabba l-kumplessità amministrattiva (f'każ wieħed 33 awtorizzazzjoni kienu meħtieġa għall-bini u l-operat ta' marina, u f'każ ieħor għaddew 22 sena sakemm inkisbu l-awtorizzazzjonijiet meħtieġa biex jinbdew il-kostruzzjonijiet ta' port. Dan huwa indikattiv ta' problemi strutturali relatati mal-ħruġ ta' permessi u ta' awtorizzazzjonijiet fil-livell nazzjonali.

81 Is-sitwazzjoni hija amplifikata fil-każ ta' proġetti transkonfinali minħabba problemi kbar relatati mal-akkwist. Fl-awditu li wettaqna tal-HSR, aħna ġbidna l-attenzjoni għall-fatt li ma kienx jeżisti qafas legali komuni għal proġetti transkonfinali, u d-dokumenti tal-offerti, il-kuntratti u s-sistemi kontabilistiċi kienu jvarjaw minn Stat Membru għall-ieħor. Ma kienx hemm stabbiliti proċeduri simplifikati (bħal "punti uniċi ta' servizz") biex tiġi ffaċilitata u aċċellerata l-implimentazzjoni. Barra minn hekk, il-Kummissjoni ma kellhiex l-istrumenti meħtieġa biex tintervjeni b'mod effettiv jekk dewmien fuq naħa waħda ta' fruntiera fixkel l-użu f'waqtu tal-infrastruttura ferrovjarja ta' veloċità għolja mibnija fuq in-naħa l-oħra tal-fruntiera. Il-koordinaturi Ewropej kienu f'pożizzjoni tajba biex jimmonitorjaw x'kien qed jaħdem jew ma jaħdimx tul kuritur partikolari, iżda ma kellhomx is-setgħa legali biex jintervjenu. Dawn l-ineffiċjenzi kollha affettwaw b'mod negattiv ir-rapidità u s-suċċess tal-implimentazzjoni tal-proġetti.

82 Filwaqt li rrikonoxxiet din il-problema rikorrenti, fl-2018 il-Kummissjoni ppreżentat inizjattiva leġiżlattiva lill-Parlament Ewropew u lill-Kunsill[84] bl-għan li tirrazzjonalizza l-implimentazzjoni tat-TEN-T, speċjalment fil-każ ta' proġetti

[83] L-Awstrija, *Federal Report 2017/4: Railroad Project: Brenner Base Tunnel,* (Rapport Federali 2017/4: Proġett Ferrovjarju: Mina ta' Bażi ta' Brenner) Rechnungshof, 2017 (https://www.rechnungshof.gv.at/home.html); il-Belġju, *Mise en oeuvre et financement du Réseau régional express (RER)*, Cour des Comptes, 2017 (https://www.ccrek.be/); ir-Renju Unit, *Modernising the Great Western railway - assessment of the Department management of the program* (Modernizzazzjoni tal-ferroviji Great Western - valutazzjoni tal-ġestjoni tal-programm min-naħa tad-Dipartiment), Uffiċċju Nazzjonali tal-Awditjar, 2016 (https://www.nao.org.uk/).

[84] Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar ir-razzjonalizzazzjoni ta' miżuri li jmexxu 'l quddiem it-twettiq tan-netwerk trans-Ewropew tat-trasport, COM(2018) 277 final tas-17.5.2018.

transkonfinali kumplessi (introduzzjoni ta' punti uniċi ta' servizz, perjodu ta' 3 snin għall-awtorizzazzjonijiet, tisħiħ tar-rwol tal-Koordinaturi Ewropej fil-monitoraġġ tal-proċeduri tal-għoti tal-permessi, u proċeduri tal-akkwist simplifikati tul il-fruntieri). Fiż-żmien meta nkitbet din l-analiżi, il-proposta għal regolament kienet għadha ma ġietx adottata mill-Parlament Ewropew u mill-Kunsill.

Titjib fil-monitoraġġ tal-proġetti

83 Il-monitoraġġ, kemm matul kif ukoll wara l-implimentazzjoni tal-proġetti, huwa aspett kruċjali ieħor tal-ġestjoni tal-proġetti.

84 Il-monitoraġġ regolari tal-ispejjeż u l-benefiċċji matul l-implimentazzjoni huwa meħtieġ għal raġunijiet ta' ġestjoni, kontroll u obbligu ta' rendikont trasparenti. Il-proġetti kbar tal-infrastruttura b'perjodu ta' implimentazzjoni li jkopri bosta snin irid ikollhom mekkaniżmu għall-monitoraġġ regolari u, fejn ikun meħtieġ, għall-aġġornament tal-projezzjonijiet oriġinali. Dan huwa essenzjali għall-ġestjoni tat-twassil tal-valur soċjali permezz tal-ilħuq ta' miri u t-twettiq ta' kontrolli tal-ispejjeż, u jista' jkun ta' benefiċċju għat-teħid ta' deċiżjonijiet, kemm attwalment kif ukoll fil-futur.

85 Fl-awditi li wettaqna, aħna sibna li l-kontrolli regolari tal-kostefficjenza ma kinux wieħed mill-prinċipji gwida fl-implimentazzjoni tal-proġetti tat-trasport. Madankollu, aħna osservajna wkoll eżempji ta' prattika tajba fejn, qabel kull fażi ġdida ta' programmazzjoni , il-proġetti ġew ivvalutati mill-ġdid biex jiġi vverifikat li dawn kienu għadhom jindirizzaw il-ħtiġijiet attwali[85].

86 Il-monitoraġġ u l-evalwazzjoni ta' proġett wara l-implimentazzjoni jinvolvu l-valutazzjoni tal-eżiti tal-intervent u jipprovdu sommarju tat-tagħlimiet li jkunu ttieħdu matul it-tfassil u t-twettiq. F'bosta rapporti[86], aħna sħaqna li l-monitoraġġ ta' proġetti huwa prinċipalment orjentat lejn l-outputs u ma jivvalutax ir-riżultati u l-impatti. B'hekk, l-ebda korp individwali ma jkollu informazzjoni ċara dwar jekk proġetti

---

[85] Pereżempju, ir-rapport dwar l-HSR ġibed l-attenzjoni għal rieżaminar ta' proġett li kkonkluda li jekk linja ferrovjarja tiġi kkonfigurata b'mod differenti jistgħu jiġu ffrankati EUR 5.7 biljun, iżda l-vjaġġ jiżdied b'10 minuti biss, li jfisser li għal kull minuta ta' ħin tal-ivvjaġġar addizzjonali, jiġu ffrankati EUR 570 miljun. Dan l-eżempju juri kif l-għażliet relatati mat-tfassil iwasslu għal iffrankar sostanzjali b'impatt limitat fuq il-prestazzjoni.

[86] Ir-Rapport Speċjali Nru 21/2018 "L-għażla u l-monitoraġġ ta' proġetti taħt il-FEŻR u l-FSE fil-perjodu 2014-2020 għadhom prinċipalment orjentati lejn l-outputs" (http://eca.europa.eu); ir-Rapport Speċjali Nru 19/2018; ir-Rapport Speċjali Nru 23/2016.

kofinanzjati mill-UE, meħuda individwalment u/jew fil-kuntest tal-kurituri tan-netwerk ewlieni, ikunux kisbu xi objettiv ibbażat fuq ir-riżultati u jekk kellhomx impatt fuq l-iżvilupp ekonomiku (impjiegi ġodda, turiżmu, eċċ.).

Sfida li trid tiġi indirizzata: Titjib fl-ippjanar, fl-implimentazzjoni u fil-monitoraġġ ta' proġetti ffinanzjati mill-UE

L-indirizzar ta' problemi rikorrenti fl-ippjanar, l-implimentazzjoni u l-monitoraġġ ta' proġetti ffinanzjati mill-UE jista' jgħin biex tiżdied l-effettività tal-appoġġ li jingħata mill-UE.

- Titjib fl-ippjanar jista' jinkiseb billi titwettaq analiżi bir-reqqa tal-ħtiġijiet u billi jintuża tbassir realistiku tat-traffiku kif ukoll parametri affidabbli għall-valutazzjoni tal-ispejjeż u l-benefiċċji tal-proġetti.
- Jeħtieġ li r-regoli għall-implimentazzjoni ta' proġetti tal-infrastruttura, b'mod partikolari dawk transkonfinali, jiġu ssimplifikati bħala prijorità biex jiġu eliminati l-ostakli amministrattivi u regolatorji kollha. Dan jista' jgħin biex jitnaqqsu l-ineffiċjenzi, jitqassar id-dewmien u biex iż-żidiet fl-ispejjeż jinżammu taħt kontroll.
- Il-monitoraġġ regolari tal-ispejjeż u l-benefiċċji matul l-implimentazzjoni ta' proġetti huwa l-qofol biex jiġu żgurati investimenti kosteffiċjenti. Monitoraġġ li jkun iffukat kemm fuq ir-riżultati u l-impatti kif ukoll fuq l-outputs jista' jipprovdi stampa aktar ċara tal-punt sa fejn il-proġetti ffinanzjati mill-UE jkunu qed jiksbu riżultati u impatti sostenibbli u jikkontribwixxu għall-objettivi tal-UE fil-qasam tat-trasport.

Tingħata aktar attenzjoni għall-manutenzjoni u t-tiġdid tal-infrastruttura eżistenti

87 Infrastruttura ta' kwalità għolja hija essenzjali għall-funzjonament effiċjenti u sostenibbli tas-suq intern tal-UE. Madankollu, f'għadd ta' każijiet, aħna u SAIs[87] oħra

[87] Ir-Rapport Speċjali Nru 19/2018, ir-Rapport Speċjali Nru 8/2016, ir-Rapport Speċjali Nru 1/2015; l-Iżvezja, *The Swedish Transport Administration's road maintenance* (Il-manutenzjoni tat-toroq mill-Amministrazzjoni Żvediża tat-Trasport), RiR 2017:8, Riksrevisionen, 2017 (https://www.riksrevisionen.se/); in-Netherlands, *Maintaining the main road network* (Manutenzjoni tan-netwerk prinċipali tat-toroq), Algemene Rekenkamer, 2014 (https://www.rekenkamer.nl/); Franza, *Le rapport public annuel 2016, Tome II, 7 - Les transports ferroviaires en Île-de-France depuis 2010: des progrès sensibles,*

rrappurtajna dwar il-manutenzjoni inadegwata tal-infrastruttura eżistenti tat-toroq, tal-ferroviji u tax-xmajjar f'pajjiżi differenti ġewwa l-UE, b'implikazzjonijiet għall-kwalità, is-sikurezza, l-effiċjenza u s-sostenibbiltà[88].

88 Il-manutenzjoni tal-infrastruttura hija r-responsabbiltà tal-awtoritajiet nazzjonali u lokali. Il-Kummissjoni qajmet il-kwistjoni li l-infrastruttura tat-toroq u tal-ferroviji ġewwa l-UE sejrin lura minħabba li ftit li xejn qed issirilha manutenzjoni[89]. Hija osservat li spiss il-baġits għall-manutenzjoni ma jkunux suffiċjenti u ma jlaħħqux mad-daqs dejjem akbar tal-infrastruttura u mat-tiqdim tal-links kruċjali, bir-riżultat li x-xogħol ta' manutenzjoni qed jakkumula b'mod sinifikanti[90]. Kemm il-Parlament Ewropew[91] kif ukoll il-Kunsill[92] issottolinjaw ukoll l-importanza li l-ħtiġijiet tal-manutenzjoni tal-infrastruttura tat-trasport jintgħataw attenzjoni xierqa.

89 F'dan ir-rigward, il-proposta tal-Kummissjoni għal Regolament ġdid dwar dispożizzjonijiet komuni għall-perjodu ta' programmazzjoni 2021-2027 (li kienet għadha ma ġietx adottata fiż-żmien meta nkitbet din l-analiżi) tinkludi kundizzjoni abilitanti "Ippjanar komprensiv tat-trasport fil-livell xieraq", li tirrikjedi l-provvediment ta' informazzjoni dwar id-disponibbiltà ta' riżorsi baġitarji u finanzjarji biex jiġu ffinanzjati l-investimenti ppjanati u jiġu koperti l-ispejjeż kemm operattivi kif ukoll tal-manutenzjoni tal-infrastruttura eżistenti u ta' dik prevista. Din il-kundizzjoni abilitanti trid tiġi ssodisfata u applikata mill-Istati Membri matul il-perjodu ta' programmazzjoni;

---

des insuffisances persistantes, Cour des comptes, 2016 (https://www.ccomptes.fr/fr); il-Polonja, *Functioning of the inland waterways* (Funzjonament tal-passaġġi fuq l-ilma interni), Najwyższa Izba Kontroli, 2014 (https://www.nik.gov.pl/).

88 Fl-evalwazzjoni *ex post*, imwettqa mill-Kummissjoni, tal-programmi tal-politika ta' Koeżjoni għall-2007-2013, ġie osservat ukoll li hemm inċertezza fir-rigward tas-sostenibbiltà finanzjarja ta' xi wħud mill-proġetti minħabba n-nuqqas ta' evidenza li l-ispejjeż tal-manutenzjoni kienu se jkunu jistgħu jitħallsu kif suppost. Ara p. 70.

89 Il-Kummissjoni Ewropea, *Xejriet u Problemi Attwali fil-qasam tat-Trasport ġewwa l-Unjoni Ewropea – 2018*, p. 12.

90 Il-valutazzjoni tal-impatt li takkumpanja l-Proposta għal Direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li temenda d-Direttiva 1999/62/KE dwar il-ħlas li jrid isir minn vetturi ta' merkanzija tqila għall-użu ta' ċerti infrastrutturi, SWD(2017) 180 final tal-31.5.2017, pp. 6-20.

91 Ir-*Riżoluzzjoni tal-Parlament Ewropew tad-19 ta' Jannar 2017 dwar il-loġistika fl-UE u t-trasport multimodali fil-kurituri l-ġodda tat-TEN-T* (2015/2348(INI)), il-punt 15.

92 Il-Konklużjonijiet tal-Kunsill dwar il-progress tal-implimentazzjoni tan-Netwerk trans-Ewropew tat-trasport (TEN-T) u l-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa għat-trasport, il-5 ta' Diċembru 2017, il-punt 25.

inkella, l-infiq relatat mal-objettiv speċifiku kkonċernat ma jkunx jista' jiġi inkluż fl-applikazzjonijiet għall-pagament.

Sfida li trid tiġi indirizzata: Jiġi żgurat li ssir manutenzjoni adegwata tal-infrastruttura u li din tkun sostenibbli

Manutenzjoni adegwata tal-infrastruttura hija prerekwiżit ewlieni għall-iżvilupp ta' netwerk tat-trasport sostenibbli ġewwa l-UE.

- Il-partijiet ikkonċernati jridu joqgħodu attenti mhux biss għall-investimenti f'infrastruttura ġdida, iżda jridu wkoll jiżguraw il-manutenzjoni u t-tiġdid tal-infrastruttura eżistenti, li attwalment mhumiex sodisfaċenti.

Isiru aktar sforzi biex il-merkanzija tiġi ttrasportata b'mezzi oħra minflok fuq it-toroq

90 Kif issemma fil-***paragrafu 58***, l-emissjonijiet mit-trasport huma waħda mill-isfidi prinċipali għall-għanijiet kumplessivi tal-UE fir-rigward tad-dekarbonizzazzjoni. L-analiżi panoramika tagħna tal-2017 dwar l-enerġija u t-tibdil fil-klima kienet tinkludi, fost aspetti oħra, awditi rilevanti dwar it-trasport li twettqu mis-SAIs tal-UE u li kienu jirrigwardaw it-tnaqqis tal-emissjonijiet ta' gassijiet serra fis-settur tat-trasport direttament, jew mezzi ta' trasport b'livell baxx ta' emissjonijiet tal-karbonju, jew bidla għal mezzi ta' trasport bħal dawn. B'mod partikolari, aħna osservajna li kien hemm problemi relatati mat-tfassil u l-effettività tal-politika dwar il-bijofjuwils u li l-bidla fit-trasport tal-merkanzija mit-triq għall-ferroviji u għal dak marittmu/minn passaġġi fuq l-ilma interni ma kinitx qed isseħħ f'livell suffiċjenti. Kemm it-trasport minn passaġġi fuq l-ilma interni kif ukoll dak bil-ferroviji ma rnexxilhomx jikkompetu mat-trasport bit-triq.

91 Fir-rapport tagħna dwar it-trasport tal-merkanzija bil-ferroviji, aħna osservajna li l-esternalitajiet li jirriżultaw mit-trasport bil-ferroviji u bit-triq[93] (impatti ambjentali u tniġġis, konġestjonijiet, aċċidenti, eċċ.) ma jiġux ikkunsidrati b'mod komprensiv meta jkun qed jiġi stabbilit il-prezz li jitħallas mill-utenti biex ikollhom aċċess għall-infrastruttura.

[93] Bħala parti mill-pakketti ta' mobbiltà tagħha, il-Kummissjoni pproponiet reviżjoni tad-Direttiva 1999/62/KE dwar il-ħlas li jrid isir minn vetturi ta' merkanzija tqila għall-użu ta' ċerti infrastrutturi.

Sfida li trid tiġi indirizzata: Jissaħħu l-isforzi biex il-merkanzija tiġi ttrasportata b'mezzi oħra minflok fuq it-triq

Il-bidla biex il-merkanzija tiġi ttrasportata b'mezzi oħra ta' trasport li ma jagħmlux ħsara lill-ambjent minflok fuq it-toroq tista' tikkontribwixxi biex jitnaqqsu l-emissjonijiet mit-trasport, li huma prinċipalment ikkonċentrati fis-settur tat-trasport bit-triq.

- Il-partijiet ikkonċernati jridu jistinkaw biex isseħħ il-bidla mit-trasport tal-merkanzija fuq it-toroq għal mezzi oħra ta' trasport, billi jsaħħu l-kompetizzjoni intermodali u billi jistabbilixxu prinċipji li jirrikjedu l-kunsiderazzjoni xierqa tal-ispejjeż esterni tal-mezzi kollha ta' trasport, filwaqt li jippromwovu l-implimentazzjoni tagħhom.

Din l-Analiżi Panoramika ġie adottata mill-Awla II, immexxija mis-Sinjura Iliana Ivanova, Membru tal-Qorti tal-Awdituri, fil-Lussemburgu fil-laqgħa tagħha tal-
24 ta' Ottubru 2018.

Għall-Qorti tal-Awdituri

Klaus-Heiner Lehne
President

Annessi

Anness I – Rapporti dwar it-trasport li nħarġu mill-QEA mill-2010 ’l hawn

Titolu	Deskrizzjoni/konklużjonijiet	Rakkomandazzjonijiet ewlenin
Rapport Speċjali Nru 19/2018 “Netwerk ferrovjarju Ewropew ta’ veloċità għolja: mhuwiex realtà iżda huwa sistema frammentata u ineffettiva”	Il-pjan attwali tal-UE fuq terminu twil għall-ferroviji ta’ veloċità għolja x’aktarx li mhux se jintlaħaq, u ma jeżistix approċċ strateġiku u solidu fil-livell tal-UE. In-netwerk ferrovjarju Ewropew ta’ veloċità għolja huwa biss sistema frammentata ta’ linji ferrovjarji nazzjonali mingħajr ebda koordinazzjoni xierqa bejn il-fruntieri. Huwa ġie ppjanat u nbena mill-Istati Membri b’mod iżolat u dan irriżulta f’konnessjonijiet inadegwati. Il-Kummissjoni Ewropea la għandha għodod legali u lanqas setgħat fit-teħid ta’ deċiżjonijiet biex tiżgura li l-Istati Membri jagħmlu progress rapidu biex jikkompletaw in-netwerk ewlieni.	Jenħtieġ li l-Kummissjoni Ewropea: twettaq ippjanar realistiku u fuq terminu twil; tilħaq qbil mal-Istati Membri dwar liema meded strateġiċi ewlenin għandhom jiġu implimentati l-ewwel, b’valutazzjoni tal-ħtieġa għal linji ta’ veloċità għolja ħafna, filwaqt li jsir monitoraġġ mill-qrib u jkun hemm setgħat infurzabbli biex jiġi żgurat li l-impenji għall-ikkompletar tan-netwerk ferrovjarju ċentrali ta’ veloċità għolja fl-UE jiġu rrispettati; tgħaqqad il-kofinanzjament li jingħata mill-UE mal-proġetti prijoritarji strateġiċi indikati, mal-kompetizzjoni effettiva bejn l-operaturi ferrovjarji kif ukoll mal-ksib ta’ riżultati; tissimplifika l-proċeduri ta’ sejħiet għal offerti transkonfinali, filwaqt li jintużaw “punti uniċi ta’ servizz” għad-diversi formalitajiet, u jitneħħew l-ostakli amministrattivi u regolatorji kollha li jkun fadal għall-interoperabbiltà; ittejjeb il-funzjonament mingħajr xkiel tal-operazzjonijiet ferrovjarji ta’ veloċità għolja għall-passiġġieri, pereżempju, permezz ta’ sistemi ta’ biljetti elettroniċi u s-simplifikazzjoni tal-imposti fuq l-aċċess għall-binarji.
Rapport Speċjali Nru 9/2018 “Sħubiji Pubbliċi-Privati fl-UE: Nuqqasijiet mifruxa u benefiċċji limitati”	Is-Sħubiji Pubbliċi-Privati (PPPs) kofinanzjati mill-UE ma jistgħux jitqiesu bħala possibbiltà ekonomikament vijabbli għall-forniment ta’ infrastruttura pubblika. Il-PPPs li ġew awditjati ppreżentaw nuqqasijiet li kienu mifruxa u l-benefiċċji tagħhom kienu limitati, bir-riżultat li EUR 1.5 biljun intnefqu b’mod ineffiċjenti u ineffettiv. Barra minn hekk, il-valur għall-flus u t-trasparenza ġew kompromessi b’mod wiesa’, partikolarment minħabba politika u strateġija	Jenħtieġ li l-Kummissjoni u l-Istati Membri, b’mod partikolari: ma jippromwovux użu aktar intensiv u mifrux tal-PPPs sakemm jiġu indirizzati l-problemi identifikati; jimmitigaw l-impatt finanzjarju tad-dewmien u tan-negozjati mill-ġdid dwar l-ispiża tal-PPPs imġarrba mis-settur pubbliku; jibbażaw is-selezzjoni tal-PPPs fuq analiżijiet komparattivi sodi tal-aħjar għażla fir-rigward tal-akkwist; jiżguraw il-kapaċità amministrattiva meħtieġa u jistabbilixxu politiki u strateġiji ċari fil-qasam tal-PPPs biex il-PPPs li

	mhux ċari, l-analiżi inadegwata, ir-reġistrazzjoni tal-PPPs bħala entrati li ma jidhrux fil-karta tal-bilanċ, u l-arranġamenti mhux bilanċjati għall-kondiviżjoni tar-riskju.	jingħataw appoġġ mill-UE jiġu implimentati b'suċċess; itejbu l-qafas tal-UE sabiex il-proġetti PPP ikunu aktar effettivi, u b'hekk l-għażla tal-PPPs tkun ġustifikata mill-kunsiderazzjonijiet rigward il-kisba ta' valur għall-flus.
Rapport Speċjali Nru 18/2017 "Ajru Uniku Ewropew: il-kultura nbidlet, iżda għad ma hemmx ajru uniku"	L-inizjattiva tal-Ajru Uniku Ewropew (SES) għat-titjib tal-ġestjoni tat-traffiku tal-ajru fl-UE kollha indirizzat ħtieġa ċara u wasslet għal kultura ta' effiċjenza akbar. Madankollu, il-ġestjoni tal-ispazju tal-ajru Ewropew għadha frammentata u l-SES, bħala kunċett, għadu ma nkisibx. Sa issa, il-finanzjament mill-UE għall-elementi teknoloġiċi tal-SES laħaq EUR 730 miljun u huwa mistenni li jiżdied għal EUR 3.8 biljun sal-2020.	Jenħtieġ li l-Kummissjoni Ewropea: tirrevedi l-għanijiet ta' livell għoli tal-SES; tanalizza possibbiltajiet oħra għat-tnaqqis tal-frammentazzjoni, u tipprijoritizza soluzzjonijiet ta' riċerka u żvilupp li jkunu jindirizzaw il-problema; tiżgura li l-awtoritajiet superviżorji nazzjonali jkunu kompletament indipendenti; tissimplifika l-iskema ta' prestazzjoni u tirrevedi xi wħud mill-indikaturi ewlenin tagħha; tirrevedi l-istruttura ta' appoġġ tal-UE għar-riċerka u l-iżvilupp fid-dawl tal-objettivi tal-SES; tirrinforza l-obbligu ta' rendikont tal-Impriża Konġunta SESAR.
Rapport Speċjali Nru 13/2017 "Sistema Ewropea unika tal-ġestjoni tat-traffiku ferrovjarju: l-għażla politika qatt se ssir realtà?"	It-tħaddim ta' sistema ta' sinjalar ferrovjarju madwar l-UE kollha għadu jinsab f'livell baxx u huwa frammentat. Dan minkejja l-fatt li, b'mod ġenerali, mis-settur ferrovjarju ma jitqajjem l-ebda dubju dwar il-kunċett. L-awdituri sabu li ħafna maniġers tal-infrastruttura kif ukoll impriżi ferrovjarji mhumiex ħerqana li jinvestu fis-sistema minħabba l-ispiża involuta u n-nuqqas ta' argument għall-vijabbiltà ekonomika individwali.	L-awdituri għamlu għadd ta' rakkomandazzjonijiet lill-Kummissjoni Ewropea, lill-Istati Membri u lill-Aġenzija tal-Unjoni Ewropea għall-Ferroviji rigward il-valutazzjoni tal-ispejjeż tat-tħaddim; id-dekummissjonar tas-sistemi nazzjonali ta' sinjalar; argumenti għall-vijabbiltà ekonomika individwali għall-maniġers tal-infrastruttura u għall-impriżi ferrovjarji; il-kompatibbiltà u l-istabbiltà tas-sistema; ir-rwol u r-riżorsi tal-Aġenzija tal-Unjoni Ewropea għall-Ferroviji; l-allinjament tal-pjanijiet nazzjonali għall-mobilitazzjoni, il-monitoraġġ u l-infurzar; assorbiment aħjar tal-fondi tal-UE għal proġetti ta' sinjalar ferrovjarju; u mmirar aħjar tal-finanzjament mill-UE.
Rapport Speċjali Nru 23/2016 "It-trasport marittimu fl-UE: f'baħar ta' inkwiet – sar ħafna investiment li la huwa effettiv u lanqas sostenibbli"	Terz mill-infiq tal-UE fuq faċilitajiet bħal mollijiet, baċiri u breakwaters fil-portijiet tal-baħar tal-UE, bejn is-sena 2000 u l-2013, kien ineffettiv u mhux sostenibbli. Euro wieħed minn kull tlieta minn dawk li ntnefqu fuq il-proġetti eżaminati (EUR 194 miljun) marru għal proġetti li dduplikaw il-faċilitajiet eżistenti fil-viċinanzi. EUR 97 miljun ġew investiti	Jenħtieġ li l-Kummissjoni: tirrivedi l-għadd attwali ta' 104 portijiet ewlenin u tistipula pjan ta' żvilupp tal-portijiet għall-UE kollha; tqis l-esklużjoni tal-finanzjament mill-UE għall-infrastruttura tal-portijiet għat-trasbord u l-ħażna ta' kontejners, kif ukoll għal sovrastrutturi li mhumiex fi ħdan il-mandat pubbliku; tiżgura li l-informazzjoni kollha meħtieġa dwar is-self propost mill-BEI tiġi kondiviża

	f'infrastruttura li jew ma ntużatx jew ma ntużatx biżżejjed għal aktar minn tliet snin wara li ġiet ikkompletata.	bejn il-BEI u l-Kummissjoni; tagħti prijorità lill-portijiet u lill-passaġġi fuq l-ilma ewlenin u tiżgura li l-appoġġ mill-UE jingħata biss għal investiment fejn jintwera b'mod ċar li jkun hemm valur miżjud tal-UE u fejn l-investiment privat ikun suffiċjenti; toħroġ linji gwida dwar l-għajnuna mill-Istat u timmonitorja u tagħti segwitu għal deċiżjonijiet preċedenti dwar l-għajnuna mill-Istat; tnaqqas il-piż amministrattiv u d-dewmien bil-promozzjoni ta' "punti uniċi ta' servizz" nazzjonali għall-ħruġ ta' permessi u awtorizzazzjonijiet; ittejjeb il-pożizzjoni kompetittiva tat-trasport marittimu meta mqabbel ma' mezzi oħra ta' trasport bis-simplifikazzjoni ulterjuri tal-formalitajiet tat-trasport marittimu u dawk doganali.
Rapport Speċjali Nru 8/2016 "It-trasport ferrovjarju tal-merkanzija fl-UE: għadu mhux fit-triq it-tajba"	Minkejja l-objettiv tal-Kummissjoni Ewropea li t-trasport tal-merkanzija jiġi ttrasferit mit-toroq għall-ferroviji, is-sehem tat-trasport tal-merkanzija bil-ferroviji fl-UE fil-verità naqas xi ftit mill-2011 'il hawn. It-trasport bil-ferroviji jagħmel inqas ħsara lill-ambjent u jużа inqas żejt importat, iżda qed jonqos milli jwieġeb għall-kompetizzjoni ppreżentata mit-trasport bit-triq.	Jenħtieġ li l-Kummissjoni u l-Istati Membri jindirizzaw id-dgħufijiet osservati fil-liberalizzazzjoni tas-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferroviji, il-proċeduri ta' ġestjoni tat-traffiku, ir-restrizzjonijiet amministrattivi u tekniċi, il-monitoraġġ u t-trasparenza tal-prestazzjoni tas-settur tat-trasport tal-merkanzija bil-ferroviji, u l-kompetizzjoni ġusta bejn it-tipi differenti ta' trasport. Biex isir użu aħjar mill-fondi tal-UE, jenħtieġ li l-Kummissjoni u l-Istati Membri jqabblu l-objettivi ta' politika b'mod aktar konsistenti mal-allokazzjoni tal-fondi u l-għażla, l-ippjanar u l-ġestjoni ta' proġetti u l-manutenzjoni tan-netwerk.
Rapport Speċjali Nru 1/2015 "Trasport minn Passaġġi fuq l-Ilma Interni fl-Ewropa: L-ebda titjib sinifikanti fis-sehem modali u fil-kundizzjonijiet ta' navigabbiltà mill-2001 'il hawn"	L-isforzi ffinanzjati mill-UE għat-trasferiment tat-traffiku tal-merkanzija fl-Ewropa mit-toroq għat-trasport minn passaġġi fuq l-ilma interni għamlu progress limitat f'dawn l-aħħar 15-il sena. Il-proġetti kkofinanzjati mill-UE bħala parti minn strateġija biex jiżdied l-użu tat-trasport minn passaġġi fuq l-ilma interni ma ġewx implimentati b'mod effettiv. It-trasport minn passaġġi fuq l-ilma interni bħala alternattiva għat-trasport bit-triq ma żdiedx, u n-navigabbiltà ma tjibitx.	Biex tittejjeb l-effettività tal-finanzjament mill-UE għat-trasport minn passaġġi fuq l-ilma interni: jenħtieġ li l-Istati Membri jipprijoritizzaw il-proġetti tat-trasport minn passaġġi fuq l-ilma interni li għandhom l-akbar u l-aktar benefiċċji immedjati; jenħtieġ li l-Kummissjoni tiffoka l-finanzjament tagħha fuq proġetti li jkollhom pjanijiet avvanzati għall-eliminazzjoni tal-konġestjonijiet. Biex ittejjeb il-koordinazzjoni bejn l-Istati Membri, jenħtieġ li l-Kummissjoni: tanalizza bir-reqqa s-

		suq u l-benefiċċji potenzjali tan-navigazzjoni interna fuq segmenti differenti ta' xmajjar u tikkoordina fl-Istati Membri kollha l-implimentazzjoni tan-netwerk ewlieni tat-TEN-T; tilħaq qbil mal-Istati Membri dwar objettivi speċifiċi u li jistgħu jintlaħqu għall-eliminazzjoni tal-konġestjonijiet; issaħħaħ il-bażi ġuridika sabiex tespandi r-rekwiżiti ta' rappurtar fir-rigward tal-istatus ta' navigazzjoni tal-passaġġi fuq l-ilma u tirrikjedi li l-Istati Membri jelaboraw pjanijiet nazzjonali ta' manutenzjoni tal-passaġġi fuq l-ilma interni b'mod koordinat.
Rapport Speċjali Nru 21/2014 "Infrastrutturi tal-ajruporti ffinanzjati mill-UE: valur baxx għall-flus"	L-investimenti fl-ajruporti, iffinanzjati mill-UE, ma ġġenerawx ir-riżultati mistennija u pproduċew valur baxx għall-flus. Minħabba nuqqas ta' ppjanar u tbassir, xi wħud mill-ajruporti ffinanzjati kienu jinsabu qrib wisq ta' xulxin, filwaqt li ċerti proġetti ta' kostruzzjoni kienu kbar wisq għall-għadd ta' ajruplani u passiġġieri involuti.	Jenħtieġ li l-Kummissjoni tiżgura li matul il-perjodu ta' programmazzjoni 2014-2020 l-Istati Membri jallokaw il-finanzjament mill-UE għal infrastrutturi tal-ajruporti f'dawk l-ajruporti biss li jkunu finanzjarjament vijabbli u li għalihom il-ħtiġijiet ta' investiment ikunu ġew ivvalutati u dimostrati b'mod xieraq. Jenħtieġ li dan ikun parti mill-approvazzjoni u l-monitoraġġ ta' Programmi Operazzjonali mwettqa mill-Kummissjoni. Jenħtieġ li l-Istati Membri jkollhom pjanijiet reġjonali, nazzjonali u sovranazzjonali koerenti għall-iżvilupp tal-ajruporti biex jevitaw kapaċità żejda, duplikazzjoni u investimenti mhux koordinati f'infrastrutturi tal-ajruporti. B'riżultat ta' dan l-awditu, fil-perjodu ta' programmazzjoni 2014-2020, l-appoġġ mogħti mill-UE għal infrastrutturi tal-ajruporti tnaqqas b'mod sostanzjali.
Rapport Speċjali Nru 1/2014 "L-effettività tal-proġetti għat-trasport urban pubbliku appoġġati mill-UE"	Żewġ terzi mill-proġetti għat-trasport urban pubbliku li ġew ikkofinanzjati mill-fondi strutturali tal-UE ma ntużawx biżżejjed. Dgħufijiet fit-tfassil tal-proġetti kif ukoll politika tal-mobbiltà inadegwata kienu tnejn mill-fatturi kontribwenti prinċipali li ġew identifikati.	Jenħtieġ li l-Kummissjoni tirrikjedi li: jiġu stabbiliti għodod ta' ġestjoni għall-monitoraġġ tal-kwalità tas-servizz u tal-livell ta' sodisfazzjon tal-utenti ladarba l-proġetti jkunu operazzjonali; jiġi inkluż għadd minimu ta' indikaturi tar-riżultati, b'miri relatati, fil-ftehimiet ta' għotja, u li dawn sussegwentement jiġu mkejla; l-istima tal-għadd ta' utenti mistennija tiġi analizzata aktar bir-reqqa u li l-għażla tal-mezz ta' trasport tiġi appoġġata permezz ta' tqabbil kwantifikat tal-possibbiltajiet

		differenti ta' trasport; proġetti għat-trasport urban jiġu inklużi f'politika ta' mobbiltà soda; dawn ir-rakkomandazzjonijiet rilevanti jiġu indirizzati wkoll mill-awtoritajiet tal-Istati Membri waqt il-ġestjoni ta' proġetti għat-trasport urban iffinanzjati mill-UE.
Rapport Speċjali Nru 5/2013 "Il-fondi tal-Politika ta' Koeżjoni tal-UE jintnefqu sew fuq it-toroq?"	Il-QEA awditjat 24 proġett ta' investiment fit-toroq taħt il-Fond Ewropew għall-Iżvilupp Reġjonali (FEŻR) u l-Fond ta' Koeżjoni fil-Ġermanja, fil-Greċja, fil-Polonja u fi Spanja biex tivvaluta jekk laħqux l-objettivi tagħhom bi spiża raġonevoli. Il-valur totali tal-proġetti awditjati kien ta' aktar minn EUR 3 biljun. Il-proġetti kollha tat-toroq li ġew eżaminati mill-awdituri kisbu ffrankar fil-ħin tal-ivvjaġġar u titjib fir-rigward tas-sikurezza fit-toroq. Iżda huma sabu li ma ngħatatx biżżejjed attenzjoni biex tiġi żgurata l-kosteffettività. Il-biċċa l-kbira mill-proġetti awditjati kienu affettwati minn previżjonijiet impreċiżi tat-traffiku. Ir-riżultat kien li t-tipi ta' toroq magħżula spiss ma kinux l-aktar adatti għat-traffiku li huma kienu jġorru. Ġew ippreferuti awtostradi f'każijiet fejn il-problemi tat-traffiku setgħu jiġu solvuti permezz ta' toroq għat-traffiku veloċi. Għal 14 minn 19-il proġett, ġie rreġistrat inqas traffiku milli mistenni. Meta mqabbel mal-pjanijiet inizjali, iż-żieda fl-ispiża medja kienet ta' 23 %. Il-proġetti ħadu medja ta' 9 xhur aktar milli ppjanat jew 41 % meta mqabbel mad-dati ta' skadenza maqbula fil-bidu.	Tliet rakkomandazzjonijiet prinċipali: jenħtieġ li l-kofinanzjment mill-UE ta' proġetti tat-toroq ikun jiddependi minn objettivi ċari b'miri għall-ħin tal-ivvjaġġar, żieda fis-sikurezza fit-toroq, titjib fil-kapaċità u effetti ekonomiċi; jenħtieġ li l-pagamenti jkunu marbuta mal-użu ta' tekniki kosteffiċjenti għall-bini tat-toroq f'konformità mal-aħjar prattika; u jenħtieġ li l-Istati Membri jiżguraw kompetizzjoni internazzjonali fuq il-proġetti ta' kostruzzjoni u jiffukaw is-sistemi ta' akkwist tagħhom fuq it-twassil tal-offerti l-aktar ekonomiċi.
Rapport Speċjali Nru 3/2013 "Il-programmi Marco Polo kienu effettivi fiċ-ċaqliq tat-traffiku lil hinn mit-toroq?"	L-awditu sab li ma tressqux biżżejjed proposti għal proġetti rilevanti minħabba li s-sitwazzjoni tas-suq u r-regoli tal-programm skoraġġew lill-operaturi milli jieħdu vantaġġ mill-iskema. Nofs il-proġetti awditjati kellhom sostenibbiltà limitata. Waħda mis-sejbiet prinċipali tal-awditu kienet li kien hemm indikazzjonijiet serji ta'	Il-QEA rrakkomandat lill-Kunsill, lill-Parlament Ewropew u lill-Kummissjoni biex jikkunsidraw li jtemmu l-finanzjament mill-UE għal servizzi tat-trasport tal-merkanzija li jsegwu l-istess mudell bħall-programmi Marco Polo ("top-down supply-push") u li wasslu, b'mod partikolari, għad-dgħufijiet identifikati f'dan ir-rapport (rispons insuffiċjenti mis-suq, nuqqas ta'

	"deadweight" - jiġifieri proġetti li kienu jitwettqu anke mingħajr finanzjament mill-UE. Fil-fatt, 13 mis-16-il benefiċjarju awditjati kkonfermaw li kienu jibdew u joperaw is-servizz ta' trasport anke mingħajr sussidju. Barra minn hekk, ma kienx hemm *data* affidabbli biex jiġu vvalutati l-benefiċċji fuq l-impatt ambjentali tat-trasport tal-merkanzija, il-konġestjonijiet fit-toroq jew is-sikurezza fit-toroq.	evidenza dwar l-ilħuq ta' objettivi, piż amministrattiv kbir, sostenibbiltà fqira u deadweight) kif ukoll li jagħmlu l-kontinwazzjoni ta' dan il-finanzjament kundizzjonali fuq valutazzjoni tal-impatt *ex ante* li turi jekk hemmx u sa fejn hemm valur miżjud tal-UE. Dan jimplika t-twettiq ta' analiżi tas-suq iddettaljata dwar id-domanda potenzjali u l-adottar tal-esperjenza u l-aħjar prattiki ta' skemi nazzjonali ta' appoġġ simili, tal-Istati Membri. Huwa biss fil-każ ta' valutazzjoni pożittiva fir-rigward ta' azzjoni sinifikanti tal-UE f'dan il-qasam, li l-Qorti tirrakkomanda li l-Kummissjoni tieħu serje ta' azzjonijiet biex issaħħaħ il-prestazzjoni fi skemi futuri.
Rapport Speċjali Nru 4/2012 "L-użu ta' Fondi Strutturali u ta' Koeżjoni għall-kofinanzjament ta' infrastrutturi tat-trasport fil-portijiet: investiment effettiv?"	L-awditu sab li minn 27 infrastruttura tat-trasport awditjata fil-proġetti tal-portijiet kofinanzjati mill-Fondi Strutturali u ta' Koeżjoni fil-perjodu ta' programmazzjoni 2000–06, 11 biss kienu effettivi. Barra minn hekk, terz tal-proġetti awditjati kellhom objettivi li ma kinux relatati mat-trasport. Minbarra proġetti ineffettivi, il-Qorti sabet li xi proġetti ma kinux qed jintużaw u li 4 proġetti sinifikanti, b'valur li jikkorrispondi għal 70,8 % tal-ammont totali awditjat, ma kinux tlestew fiż-żmien meta sar l-awditu. Mit-23 proġett ikkompletat, 11 ġew ikkompletati fil-ħin filwaqt li t-12 l-oħra esperjenzaw dewmien medju ta' 26 xahar fir-rigward tal-kostruzzjoni. Barra minn hekk, 5 mill-proġetti kkompletati, li kienu jirrappreżentaw kważi nofs l-ammonti awditjati, se jkunu jeħtieġu investiment konsiderevoli ulterjuri qabel ma jkunu jistgħu jibdew jintużaw b'mod effettiv.	Jeħtieġ li l-Kummissjoni tfakkar lill-Istati Membri dwar l-obbligu tagħhom li jużaw il-finanzjament mill-UE f'konformità mal-ġestjoni finanzjarja tajba; tagħmel l-għajnuna li tingħata taħt il-politika ta' koeżjoni għall-perjodu li jmiss kundizzjonali fuq l-eżistenza ta' strateġija komprensiva fit-tul għall-iżvilupp tal-portijiet (fuq il-bażi ta' valutazzjoni tal-ħtiġijiet), għall-portijiet kollha tar-reġjun rilevanti; iżżid il-fokus fuq l-effettività tal-proġetti billi tinkoraġixxi l-użu ta' indikaturi tar-riżultati u tal-impatti, żjarat fuq il-post b'rabta ma' problemi relatati mal-effettività, u l-introduzzjoni tal-prinċipju li l-finanzjament mill-UE għandu jkun kundizzjonali fuq ir-riżultati; twettaq kontrolli *ex post* fuq l-użu u l-prestazzjoni tal-infrastrutturi kofinanzjati abbażi tar-riskju; issaħħaħ il-valutazzjoni ta' proġetti ewlenin u ta' proġetti taħt il-Fond ta' Koeżjoni.
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?"	Il-Qorti kkonkludiet li, permezz tal-kofinanzjament tal-iżvilupp fl-infrastruttura ferrovjarja, l-UE kkontribwiet għall-għoti	Jeħtieġ li l-Kummissjoni, fil-kunsiderazzjonijiet futuri tad-definizzjoni tal-Proġetti Prijoritarji, taħdem mal-Istati Membri u mal-istituzzjonijiet ferrovjarji biex tidentifika dawk il-kurituri trans-Ewropej li għalihom hemm domanda

	ta’ possibbiltajiet ġodda għat-trasport ferrovjarju trans-Ewropew. Madankollu, jistgħu jittieħdu ċerti azzjonijiet sabiex jinkiseb aktar valur għall-flus tal-UE.	sinifikanti attwali jew antiċipata, u biex issaħħaħ il-bażijiet tal-għarfien u l-analiżi fil-livell Ewropew fejn ikun meħtieġ. Jenħtieġ li l-Kummissjoni tikkunsidra li tagħmel aktar enfasi biex jittaffew ir-restrizzjonijiet prattiċi għat-trasport ferrovjarju transkonfinali, li mhumiex fihom infushom relatati mal-infrastruttura, u tinkoraġġixxi u tiffaċilita l-kollaborazzjoni fost l-istituzzjonijiet ferrovjarji tal-Istati Membri għal dan il-għan.

Nota: Ir-rapporti tagħna u r-risposti tal-Kummissjoni għas-sejbiet u r-rakkomandazzjonijiet li għamilna jiġu ppubblikati fuq is-sit web tagħna (http://eca.europa.eu).

Anness II – L-10 miri tal-UE għal sistema tat-trasport kompetittiva u effiċjenti fl-użu tar-riżorsi

L-izvilupp u l-użu ta' fjuwils u sistemi ta' propulsjoni ġodda u sostenibbli

— Jitnaqqas bin-nofs l-użu fit-trasport urban ta' karozzi li jaħdmu bil-"fjuwil konvenzjonali" sal-2030; jitneħħew gradwalment mill-ibliet sal-2050; tinkiseb loġistika tal-ibliet essenzjalment ħielsa mis-CO_2 fiċ-ċentri urbani ewlenin sal-2030;

— Il-fjuwils sostenibbli u b'karbonju baxx għall-avjazzjoni jilħqu 40 % sal-2050; sal-2050 ukoll, jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 mill-fjuwils tal-bunkers marittimi b'40% (jekk fattibbli, b'50%);

L-ottimizzazzjoni tal-prestazzjoni ta' ktajjen loġistiċi multimodali, inkluż b'użu akbar ta' modi aktar enerġetikament effiċjenti

— Sal-2030, 30 % tat-trasport tal-merkanzija fuq it-triq fuq aktar minn 300 km għandu jaqleb għal modi oħra bħal ferroviji jew it-trasport fuq l-ilma, u aktar minn 50 % sal-2050, iffaċilitat minn kurituri effiċjenti u tat-trasport ekoloġiku tal-merkanzija. Sabiex jintlaħaq dan il-għan, jeħtieġ ukoll li tiġi żviluppata infrastruttura xierqa;

— Sal-2050, għandu jitlesta n-netwerk ferrovjarju Ewropew ta' veloċità għolja. Sal-2030, għandu jiġi ttripplikat it-tul tan-netwerk ferrovjarju ta' veloċità għolja eżistenti u jinżamm netwerk ferrovjarju sfiq fl-Istati Membri kollha. Sal-2050, il-biċċa l-kbira mit-trasport tal-passiġġieri fuq distanza medja jibda jsir bil-ferrovija;

— Sal-2030, għandu jkun hemm "netwerk ewlieni" tat-TEN-T multimodali u funzjonali għalkollox fl-UE kollha, b'netwerk ta' kwalità u kapaċità għolja sal-2050 u sett korrispondenti ta' servizi informatiċi;

— Sal-2050, jiġu konnessi l-ajruporti kollha tan-netwerk ewlieni man-netwerk ferrovjarju, preferibbilment ta' veloċità għolja; jiġi żgurat li l-portijiet ewlenin kollha jkunu mqabbda b'mod suffiċjenti mat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija, u fejn possibbli, mas-sistema tal-mogħdijiet interni tal-ilma;

It-tkabbir tal-effiċjenza tat-trasport u tal-użu tal-infrastruttura b'sistemi informatiċi u inċentivi bbażati fuq is-suq

— Sal-2020, it-tħaddim fl-Ewropa tal-infrastruttura modernizzata tal-immaniġġjar tat-traffiku tal-ajru (SESAR) u t-tlestija tal-Ispazju Komuni Ewropew għall-Avjazzjoni. It-tħaddim ta' sistemi ekwivalenti ta' mmaniġġjar tat-trasport fuq it-triq u fuq l-ilma (ERTMS, ITS, SSN u LRIT, RIS). It-tħaddim tas-Sistema Ewropea ta' Navigazzjoni Globali bis-Satellita (Galileo);

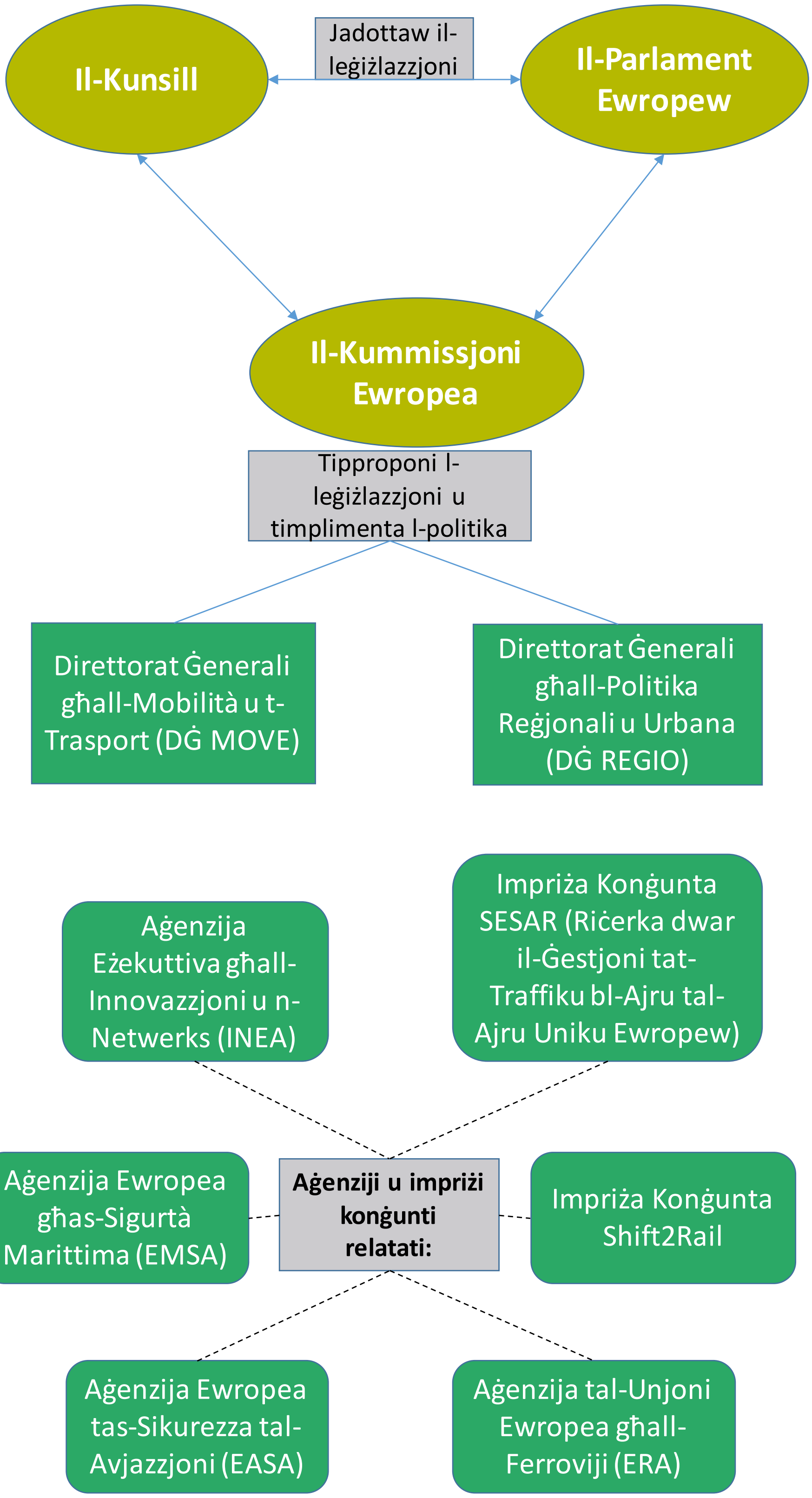
— Sal-2020, jiġi stabbilit il-qafas għal sistema Ewropea ta' informazzjoni, immaniġġjar u ħlas għat-trasport mutimodali;

— Sal-2050, nersqu eqreb għal żero mwiet marbuta mat-trasport bit-triq. F'konformità ma' dan l-għan, l-UE timmira li tnaqqas bin-nofs l-imwiet fit-toroq sal-2020. Jiġi żgurat li l-UE tkun minn ta' quddiem fid-dinja fir-rigward tas-sigurtà u s-sikurezza tat-trasport fil-modi kollha tiegħu;

— Nersqu lejn l-applikazzjoni sħiħa tal-prinċipji ta' "min jużа jħallas" u "min iniġġes iħallas" u l-impenn tas-settur privat biex jiġu eliminati d-distorsjonijiet, inklużi sussidji li jagħmlu l-ħsara, jiġi ġġenerat dħul u jiġi żgurat il-finanzjament għal-investimenti futuri fit-trasport.

Sors: KUMM(2011) 144 final tat-28.3.2011 - *Pjan direzzjonali għal Żona Unika Ewropea tat-Trasport - Lejn sistema tat-trasport kompetittiva u effiċjenti fl-użu tar-riżorsi*

Anness III – Partijiet ikkonċernati prinċipali fil-livell tal-UE



Abbrevjazzjonijiet

ATM: Ġestjoni tat-traffiku tal-ajru

BEI: Bank Ewropew tal-Investiment

DĠ MOVE: Direttorat Ġenerali għall-Mobbiltà u t-Trasport tal-Kummissjoni Ewropea

DĠ REGIO: Direttorat Ġenerali għall-Politika Reġjonali u Urbana tal-Kummissjoni Ewropea

ERTMS: Sistema Ewropea tal-Ġestjoni tat-Traffiku Ferrovjarju

Eurostat: Uffiċċju tal-Istatistika tal-Unjoni Ewropea (Direttorat Ġenerali tal-Kummissjoni)

FEIS: Fond Ewropew għall-Investimenti Strateġiċi

FEŻR: Fond Ewropew għall-Iżvilupp Reġjonali

FNE: Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa

FSIE: Fondi Strutturali u ta’ Investiment Ewropej

Galileo: Sistema Ewropea ta’ Navigazzjoni Globali bis-Satellita

GHG: Gassijiet serra

GLONASS: Sistema Globali ta’ Navigazzjoni bis-Satellita

GPS: Sistema ta’ Pożizzjonament Globali

HSR: Ferroviji ta’ veloċità għolja

INEA: Aġenzija Eżekuttiva għall-Innovazzjoni u n-Netwerks

ITS: Sistemi ta’ trasport intelliġenti

OECD: Organizzazzjoni għall-Kooperazzjoni u l-Iżvilupp Ekonomiċi

OMI: Organizzazzjoni Marittima Internazzjonali

PDG: Prodott Domestiku Gross

PPP: Sħubiji pubbliċi-privati

PST: Patt ta’ Stabbiltà u Tkabbir

QFP: Qafas finanzjarju pluriennali

RIS: Servizzi tal-informazzjoni tax-xmajjar

SAI: Istituzzjoni suprema tal-awditjar

SES: Ajru Uniku Ewropew

SESAR: Riċerka dwar il-Ġestjoni tat-Traffiku bl-Ajru tal-Ajru Uniku Ewropew

TEN-T: Netwerk trans-Ewropew tat-trasport

TFUE: Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea

VTMIS: Sistema għall-Monitoraġġ u l-Informazzjoni dwar it-Traffiku tal-Bastimenti

It-tim inkarigat mill-analiżi panoramika

Din l-analiżi panoramika twettqet mill-Awla II tal-Awditjar li tispeċjalizza fl-oqsma ta’ nfiq ta’ Investiment għall-koeżjoni, it-tkabbir u l-inklużjoni, u li hija mmexxija minn Iliana Ivanova, Membru tal-QEA.

L-analiżi tmexxiet minn Ladislav Balko, Membru tal-QEA, li ngħata appoġġ minn Branislav Urbanic, Kap tal-Kabinett u Zuzana Frankova, Attaché tal-Kabinett; Pietro Puricella, Maniġer Prinċipali; Svetoslav Hristov, Kap tal-Kompitu; Valeria Rota, Enrico Grassi, Marjeta Leskovar u Annekatrin Langer, Awdituri. Thomas Everett ipprovda appoġġ lingwistiku.

L-ewwel ringiela: Enrico Grassi, Svetoslav Hristov, Ladislav Balko, Marjeta Leskovar, Pietro Puricella
It-tieni ringiela: Branislav Urbanic, Thomas Everett

Din l-analiżi panoramika tiddeskrivi u tanalizza dak li qed isir mill-UE fil-qasam tat-trasport. Aħna niffukaw fuq investimenti fl-infrastruttura ffinanzjati mill-baġit tal-UE u nippreżentaw suġġetti trażversali li identifikajna f'awditi li wettaqna reċentement tal-ħames mezzi prinċipali ta' trasport: bit-triq, bil-ferroviji, bl-ajru, minn passaġġi fuq l-ilma interni u dak marittimu. B'kont meħud tal-osservazzjonijiet u r-rakkomandazzjonijiet tagħna, aħna nippreżentaw analiżi orizzontali tal-isfidi ewlenin li l-iżvilupp u l-finanzjament tat-trasport ġewwa l-UE qegħdin jiffaċċjaw.

Permezz tal-informazzjoni ċara u aċċessibbli li hija tipprovdi lill-partijiet ikkonċernati u lil dawk interessati, din l-analiżi panoramika għandha l-għan li tħeġġeġ lill-partijiet ikkonċernati biex itejbu l-azzjonijiet u/jew jikkoordinawhom aħjar sabiex jipprovdu valur miżjud għall-isforzi tal-UE biex tilħaq l-objettivi tal-politika tagħha dwar it-trasport.

IL-QORTI EWROPEA TAL-AWDITURI

L-Uffiċċju tal-Pubblikazzjonijiet

© 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.

PDF ISBN 978-92-847-1422-3 doi:10.2865/318575 QJ-03-18-425-MT-N
HTML ISBN 978-92-847-1407-0 doi:10.2865/96246 QJ-03-18-425-MT-Q