ISSN 1831-0907

IL-QORTI EWROPEA
TAL-AWDITURI

Rapport Speċjali Nru 3

2013

IL-PROGRAMMI MARCO POLO KIENU EFFETTIVI FIĊ-ĊAQLIQ TAT-TRAFFIKU LIL HINN MIT-TOROQ?

eca
SINCE 1977

MT

Rapport Speċjali Nru 3 // 2013

IL-PROGRAMMI MARCO POLO KIENU EFFETTIVI FIĊ-ĊAQLIQ TAT-TRAFFIKU LIL HINN MIT-TOROQ?

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

IL-QORTI EWROPEA TAL-AWDITURI

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

Telefown: +352 4398-1
Faks: +352 4398-46410
E-mail: eca-info@eca.europa.eu
Internet: http://eca.europa.eu

Rapport Speċjali Nru 3 // 2013

Ħafna informazzjoni addizzjonali dwar l-Unjoni Ewropea hija disponibbli fuq l-Internet.
Jista' jsir aċċess għaliha permezz tas-server Europa (http://europa.eu).

Informazzjoni dwar il-katalogar tinsab fit-tmiem ta' din il-pubblikazzjoni.
Il-Lussemburgu: L-Uffiċċju tal-Pubblikazzjonijiet tal-Unjoni Ewropea, 2013

ISBN 978-92-9241-213-5
doi:10.2865/78465

© L-Unjoni Ewropea, 2013
Ir-riproduzzjoni hija awtorizzata kemm-il darba jissemma s-sors oriġinali.

Printed in Luxembourg

WERREJ

Paragrafu

GLOSSARJU

I–VI SOMMARJU EŻEKUTTIV

1–8 INTRODUZZJONI

1–3 IL-PROGRAMMI MARCO POLO U L-MULTIMODALITÀ

4–8 ĠESTJONI TAL-PROGRAMMI MARCO POLO

9–12 AMBITU U APPROĊĊ TAL-AWDITJAR

13–43 OSSERVAZZJONIJIET

13–23 IL-PROGRAMMI MA KINUX EFFETTIVI

13–16 EŻITI LI MA SSODISFAWX L-ASPETTATTIVI …

17–21 … U FTIT LI XEJN IMPATT FUQ IĊ-ĊAQLIQ TAT-TRASPORT TA' MERKANZIJA LIL HINN MIT-TOROQ

22–23 L-IMPATT REALI MA JISTAX JIĠI VVALUTAT

24–34 MA TRESSQUX BIŻŻEJJED PROPOSTI RILEVANTI TA' PROĠETTI, …

26 … MINĦABBA LI S-SITWAZZJONI TAS-SUQ U L-KUNDIZZJONIJIET GĦAD-DĦUL MA INKORAĠĠIETX LILL-OPERATURI BIEX JIEĦDU VANTAĠĠ MILL-ISKEMA

27–28 INĊERTEZZA DWAR KEMM TRAFFIKU FIL-FATT ĠIE MĊAQLAQ LIL HINN MIT-TOROQ, …

29–31 … U NOFS IL-PROĠETTI AWDITJATI HUMA TA' SOSTENIBBILTÀ LIMITATA …

32–34 … U L-PROĠETTI KIENU SE JINBDEW ANKE MINGĦAJR FINANZJAMENT MILL-UE

35–43 IL-ĠESTJONI TA' KULJUM TAL-ISKEMA TJIEBET GRADWALMENT, …

37–40 … IŻDA KIEN HEMM ANALIŻI INSUFFIĊJENTI TAL-ĦTIĠIJIET TAS-SUQ …

41–43 … U AZZJONI KORRETTIVA SETGĦET ITTIEĦDET QABEL

44–46 KONKLUŻJONIJIET U RAKKOMANDAZZJONIJIET

ANNESS I — DETTALJI TAL-PROĠETTI KAMPJUNATI

ANNESS II — TQABBIL TAL-KOEFFIĊJENTI KALKULATURI TAL-MP MAŻ-ŻMIEN

RISPOSTA TAL-KUMMISSJONI

GLOSSARJU

Azzjonijiet tal-Marco Polo: Il-programmi Marco Polo jiffinanzjaw il-ħames tipi ta' azzjonijiet li ġejjin:

1. Azzjoni ta' kataliżi: azzjoni taħt il-Marco Polo I u II (l-MP I u l-MP II) maħsuba biex tegħleb ostakli strutturali sinifikanti fis-suq għat-trasport tal-merkanzija li jipprevjeni lis-suq milli jaħdem b'mod sodisfaċenti;

2. Azzjoni ta' ċaqliq modali: azzjonijiet tal-MP I u II biex it-trasport ta' merkanzija jiċċaqlaq mit-triq għal ferroviji, għal passaġġi tal-ilma interni u tbaħħir fil-qosor jew għal kombinazzjoni ta' dawn il-mezzi ta' trasport;

3. Azzjonijiet ta' toroq tat-tbaħħir: azzjonijiet tal-MP II immirati lejn iċ-ċaqliq modali billi jintroduċu servizz bieb bieb li jċaqlaq it-trasport ta' merkanzija minn distanzi twal bit-triq għal kombinazzjoni ta' tbaħħir fil-qosor u mezzi oħra ta' trasport;

4. Azzjoni għall-evitar tat-traffiku: azzjoni tal-MP II mmirata lejn l-evitar tat-traffiku iktar milli lejn iċ-ċaqliq tiegħu, billi tiffoka fuq il-modifika tal-proċessi ta' produzzjoni/distribuzzjoni biex tikseb distanzi iqsar, fatturi ta' tagħbija ogħla, inqas vjaġġi vojta, tnaqqis ta' flussi ta' skart, tnaqqis tal-volum u/jew piż jew kwalunkwe effett ieħor li jwassal għal tnaqqis sinifikanti tat-traffiku tal-merkanzija fit-toroq;

5. Azzjoni ta' tagħlim komuni: Azzjoni tal-MP I u II imfassla biex twassal għaċ-ċaqliq modali b'mod indirett billi ttejjeb l-għarfien fis-settur tal-loġistika tat-trasport ta' merkanzija u billi trawwem metodi u proċeduri avvanzati għall-kooperazzjoni fis-suq tat-trasport ta' merkanzija.

DĠ Mobbiltà u Trasport: Direttorat Ġenerali tal-Kummissjoni Ewropea għall-mobbiltà u t-trasport.

EACI: Aġenzija Eżekuttiva għall-Kompetittività u l-Innovazzjoni. F'Marzu 2008, din l-aġenzija ħadet f'idejha l-ġestjoni ta' kuljum tal-proġetti tal-Marco Polo.

Infrastruttura anċillari: L-infrastruttura meħtieġa u suffiċjenti biex jitwettqu l-għanijiet tal-azzjonijiet iffinanzjati (Marco Polo II ir-Regolament (KE) Nru 1692/2006, l-Artikolu 2(h)). Billi l-proġetti tal-Marco Polo huma proġetti ta' servizzi tat-trasport, infrastruttura anċillari għandha tikkonsisti biss f'aġġustamenti għal infrastruttura eżistenti li huma meħtieġa biex is-servizz tat-trasport previst ikun jista' jitwettaq.

Interoperabbiltà (tas-sistema ferrovjarja trans-Ewropea): Il-kapaċità li jsiru operazzjonijiet fuq kwalunkwe parti tan-netwerk ferrovjarju mingħajr ebda differenza, billi jkun hemm fokus fuq li s-sistemi tekniċi differenti tal-ferroviji tal-UE jaħdmu flimkien u li jiġu evitati ostakli operazzjonali u infrastrutturali.

Kilometru-tunnellata (tkm): It-trasport ta' tunnellata (1 000 kg) merkanzija fuq distanza ta' kilometru. Mill-2009, ir-regoli ippermettew li tkun inkluża it-tara fit-tkm imċaqilqa taħt il-programmi Marco Polo.

Kumitat tal-Programm Marco Polo: Kumitat ta' Ġestjoni li jikkonsisti mir-rappreżentanti differenti tal-Istati Membri tal-UE u minn osservaturi minn pajjiżi terzi parteċipanti li qed jindirizzaw is-servizzi tat-trasport.

Piż mejjet (deadweight): Piż mejjet iseħħ fejn finanzjament jingħata biex jappoġġja benefiċjarju li xorta waħda kieku jkun għamel l-istess għażla fin-nuqqas ta' għajnuna. F'każijiet bħal dawn, l-eżitu ma jistax jiġi attribwit lill-politika, u l-għajnuna mħallsa lill-benefiċjarju ma kellha l-ebda impatt. B'hekk is-sehem tan-nefqa li jiġġenera piż mejjet huwa ineffettiv fih innifsu, minħabba li ma jikkontribwixxix fl-ilħuq tal-objettivi.

Trasport multimodali: Il-ġarr ta' merkanzija minn mill-inqas żewġ mezzi ta' trasport differenti, bħal bit-triq, bil-ferrovija, bil-passaġġi tal-ilma interni jew bit-tbaħħir fil-qosor, mill-punt tat-tluq sad-destinazzjoni.

SOMMARJU EŻEKUTTIV

I.
Sa mill-2003, il-programmi Marco Polo ffinanzjaw proġetti ta' servizzi tat-trasport li jċaqalqu t-trasport ta' merkanzija mit-triq għall-ferroviji, għall-passaġġi tal-ilma interni u għat-tbaħħir fil-qosor. L-ewwel programm Marco Polo (Marco Polo I) kellu baġit ta' EUR 102 miljun u kien fis-seħħ bejn l-2003 u l-2006. Il-programm attwali Marco Polo II qiegħed fis-seħħ mill-2007 sal-2013 u għandu baġit sostanzjalment akbar ta' EUR 450 miljun. L-għan tal-iskema kien li jitnaqqas it-traffiku tat-trasport internazzjonali ta' merkanzija bit-triq, u b'hekk titjieb il-prestazzjoni ambjentali tat-trasport ta' merkanzija, titnaqqas il-konġestjoni fit-toroq u tiżdied is-sigurtà fit-toroq.

II.
Il-Qorti Ewropea tal-Awdituri vvalutat jekk il-Kummissjoni kinitx ippjanat il-programmi, u jekk kinitx qiegħda ġġestihom u tissorveljahom, b'tali mod li tkabbar l-effettività tagħhom, u jekk il-proġetti ffinanzjati kinux effettivi.

III.
Il-Qorti sabet li l-programmi kienu ineffettivi minħabba li ma laħqux il-miri tal-prodotti tagħhom, kellhom ftit li xejn impatt fuq iċ-ċaqliq tal-merkanzija lil hinn mit-toroq u ma hemm l-ebda *data* biex jiġu vvalutati l-benefiċċji mistennija mit-tnaqqis tal-impatt ambjentali tat-trasport ta' merkanzija, mit-tnaqqis ta' konġestjoni fit-toroq u mit-titjib tas-sigurtà fit-toroq.

IV.
Il-mekkaniżmu użat għall-pagamenti tal-programmi għamel l-iżborżament tal-finanzjament mill-UE kundizzjonali fuq riżultati, il-proċedura tal-għażla kienet tiżgura li proġetti ta' kwalità għolja biss kienu jiġu magħżula u dawn il-proġetti normalment kienu jipprovdu benefiċċji akbar għall-komunità usa'. Iżda, ma kienx hemm biżżejjed proposti ta' proġetti rilevanti proposti minħabba li s-sitwazzjoni tas-suq u l-kundizzjonijiet għad-dħul qatgħu qalb l-operaturi milli jieħdu vantaġġ mill-iskema. Barra minn dan, kien hemm inċertezza dwar il-kwantitajiet limitati rrappurtati mċaqalqa, u nofs il-proġetti awditjati kienu ta' sostenibbiltà limitata. Barra minn hekk, il-proġetti kienu jinbdew anke mingħajr finanzjament mill-UE (piż mejjet).

V.
Filwaqt li l-ġestjoni ta' kuljum tal-programmi tjiebet matul iż-żmien, il-Kummissjoni ma wettqitx analiżi suffiċjenti tal-ħtiġijiet tas-suq biex tivvaluta l-potenzjal li jintlaħqu l-objettivi tal-politika, u azzjonijiet korrettivi setgħu ttieħdu qabel. Madankollu, dgħufijiet importanti fil-programm ikomplu jippersistu.

VI.
Minħabba r-riżultati tal-programmi attwali, il-Qorti tirrakkomanda lill-Kunsill, lill-Parlament Ewropew u lill-Kummissjoni li jikkunsidraw li jtemmu l-finanzjament mill-UE għal servizzi tat-trasport ta' merkanzija li għandhom l-istess tfassil bħall-programmi Marco Polo ("top-down supply-push" (spinta lill-provvista minn fuq għal isfel)) li wasslu għad-dgħufijiet identifikati f'dan ir-rapport (rispons insuffiċjenti għas-suq, assenza ta' evidenza dwar l-ilħuq ta' objettivi, piż amministrattiv kbir, sostenibbiltà fqira u piż mejjet) u 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 kieku 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 firrigward 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.

INTRODUZZJONI

IL-PROGRAMMI MARCO POLO U L-MULTIMODALITÀ

1. Il-multimodalità tittratta l-użu ta' żewġ mezzi ta' trasport jew aktar għall-ikkompletar ta' operazzjoni waħda ta' trasport ta' merkanzija. S'issa t-trasport multimodali kien ġeneralment ikkunsidrat aktar sostenibbli ambjentalment billi jnaqqas operazzjonijiet ta' trasport "bit-triq biss". Iż-żieda fl-użu tal-multimodalità għalhekk kienet għal ħafna snin u għadha wieħed mill-objettivi prinċipali tal-politika tat-trasport tal-UE[1].

2. Bħala parti minn din il-politika, fl-2003 l-Leġiżlatur tal-UE stabbilixxa l-ewwel programm Marco Polo (Marco Polo I, b'baġit ta' EUR 102 miljun) li opera bejn l-2003 u l-2006. Dan kien segwit mill-programm attwali Marco Polo II (2007-2013), li għandu baġit sostanzjalment akbar ta' EUR 450 miljun u ambitu estiż. L-objettiv kien li tiġi miġġielda ż-żieda fit-trasport tal-merkanzija bit-triq billi ż-żieda aggregata mistennija tiġi mċaqalqa għal ferroviji, għal passaġġi tal-ilma interni u għal tbaħħir fil-qosor, jew għal kombinazzjoni ta' dawn il-mezzi ta' trasport. Dan kien maħsub biex inaqqas l-effetti sekondarji ambjentali tat-trasport tal-merkanzija, biex inaqqas il-konġestjoni fit-toroq u jtejjeb is-sigurtà fit-toroq u biex jikkontribwixxi għal mobbiltà effiċjenti u sostenibbli (ara l-***Figura 1***).

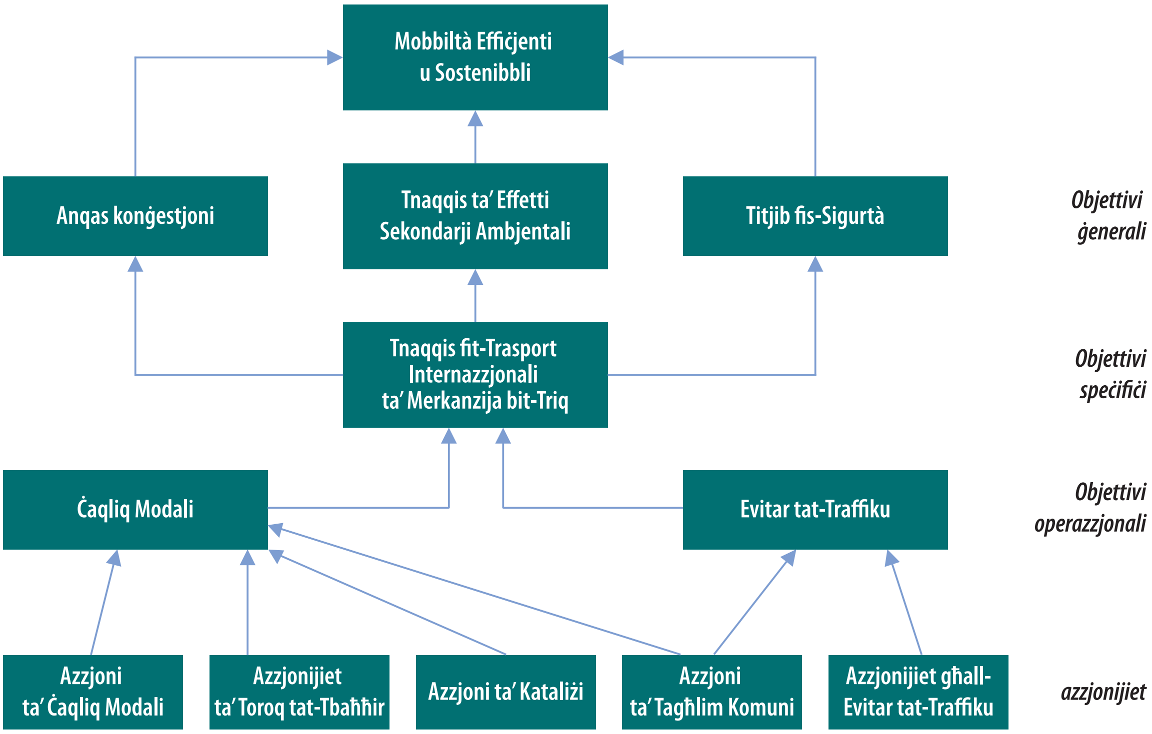
3. Għall-perjodu ta' wara l-2013, il-Kummissjoni pproponiet appoġġ kontinwu mill-UE għas-servizzi tat-trasport ta' merkanzija, billi tiġi promossa "il-mobilitazzjoni ta' servizzi tat-trasport innovattivi jew kombinazzjonijiet ġodda ta' servizzi tat-trasport eżistenti li l-effiċjenza tagħhom tkun ġiet ippruvata, inkluż permezz tal-applikazzjoni ta' ITS u t-twaqqif ta' strutturi rilevanti ta' governanza[2]". Fin-nuqqas ta' evalwazzjoni *ex ante*, għadu mhux magħruf madankollu kif dawn l-objettivi wiesgħa se jiġu implimentati, x'inhuma l-objettivi u l-prijoritajiet speċifiċi kif ukoll x'inhu l-ammont ta' finanzjament meqjus neċessarju.

[1] Il-White Paper 1992 "The future development of the common transport policy" (L-iżvilupp futur tal-politika komuni tat-trasport) (COM(92) 494 finali tat-2 ta' Diċembru 1992) rat iċ-ċaqliq tal-bilanċ bejn il-mezzi ta' trasport bħala objettiv prinċipali. Il-White Paper 2001 "European transport policy for 2010: Time to decide" (Politika Ewropea tat-trasport għall-2010: Iż-żmien biex niddeċiedu) (COM(2001) 370 finali tat-12 ta' Settembru 2001) ikkonfermat l-importanza tar-reviżjoni tal-ishma rispettivi tal-mezzi ta' trasport biex tiżdied is-sostenibbiltà tas-sistema Ewropea tat-trasport. It-trasport intermodali kellu jiġi mħeġġeġ billi jsir investiment f'konnessjonijiet tajbin bejn il-baħar, il-passaġġi tal-ilma interni u l-ferroviji. L-objettiv prinċipali tal-White Paper 2011 "Pjan direzzjonali għal Żona Unika Ewropea tat-Trasport — Lejn sistema tat-trasport kompetittiva u li tuża r-riżorsi b'mod effiċjenti" (KUMM(2011) 144 finali tat-28 ta' Marzu 2011) huwa li jitnaqqsu l-emissjonijiet tal-gassijiet serra (GHG) billi titrażżan iż-żieda fil-konġestjoni tat-traffiku u billi jiġu stabbiliti kollegamenti multimodali effiċjenti.

[2] L-Artikolu 38 ta' COM(2011) 650 finali/2 tad-19 ta' Diċembru 2011.

FIGURA 1

ĦARSA ĠENERALI LEJN U OBJETTIVI TAL-PROGRAMM MARCO POLO II (*EX ANTE* EVALUATION REPORT ON MP II (RAPPORT TA' EVALWAZZJONI *EX ANTE* DWAR L-MP II), ECORYS, IL-15 TA' ĠUNJU 2004, P. 1.)



ĠESTJONI TAL-PROGRAMMI MARCO POLO

4. Il-programmi Marco Polo huma ġestiti b'mod ċentrali mill-Kummissjoni. Applikazzjonijiet għal proġetti huma rċevuti permezz ta' sejħiet annwali għal proposti u evalwati skont il-kundizzjonijiet ta' finanzjament u l-kriterji ta' eliġibbiltà, tal-għażla u tal-għoti. Fil-bidu d-DĠ Mobbiltà u Trasport[3] kien responsabbli għall-programmi fit-totalità tagħhom, iżda minn Marzu 2008, l-Aġenzija Eżekuttiva għall-Kompetittività u l-Innovazzjoni (EACI) ġestiet l-implimentazzjoni reali tal-iskema. Il-kompiti huma maqsuma bejn id-DĠ Mobbiltà u Trasport u l-EACI kif ġej:

(a) Id-DĠ Mobbiltà u Trasport huwa responsabbli mill-ġestjoni tal-programmi, li tinkludi ffissar ta' prijoritajiet, abbozzar u adozzjoni tal-programm ta' ħidma annwali, abbozzar ta' dokumenti għas-sejħiet annwali għal proposti u l-pubblikazzjoni tas-sejħa fil-Ġurnal Uffiċjali, relazzjonijet mal-awtoritajiet tal-Istati Membri, evalwazzjoni tal-implimentazzjoni u l-impatt tal-programm, u sorveljanza tal-attività ta' ġestjoni tal-EACI;

(b) L-EACI tagħti pariri lill-applikanti potenzjali, tirċievi, tiftaħ u tevalwa proposti ta' proġetti, tinnegozja d-dettalji tal-kuntratti mal-applikanti, tipprepara d-deċiżjonijiet tal-Kummissjoni għall-għoti ta' għotjiet, tirċievi rapporti perjodiċi dwar proġetti, timmonitorja proġetti, tagħmel pagamenti lill-benefiċjarji u tirrapporta lill-Kummissjoni.

[3] F'dak iż-żmien imsejjaħ "Direttorat Ġenerali għat-Trasport u l-Enerġija".

5. Ir-raġunament wara l-Marco Polo kien li nuqqasijiet regolatorji u tas-suq jiskoraġġixxu lill-operaturi milli jistabbilixxu alternattivi għal trasport bit-triq. L-għan tal-programmi huwa għalhekk li jiġu kkumpensati l-operaturi tat-trasport għat-telf inizjali fuq servizzi tat-trasport ġodda jew imtejba li jċaqalqu t-traffiku lil hinn mit-toroq. Is-sussidju mill-UE huwa kkalkulat bħala l-anqas ammont fost: (i) EUR 1 (qabel is-sejħa 2009) jew EUR 2 (sa mis-sejħa 2009) għal kull 500 tkm imċaqalqa lil hinn mit-toroq; (ii) 35 % tal-ispejjeż eliġibbli (50 % għal azzjonijiet ta' tagħlim komuni); (iii) id-defiċit kumulattiv għat-tul ta' żmien kollu tal-azzjoni. Jingħata eżempju fil-***Kaxxa 1***.

6. Sabiex jintlaħaq l-objettiv taċ-ċaqliq modali, tipi differenti ta' azzjonijiet huma previsti (azzjonijiet ta' ċaqliq modali; azzjonijiet ta' katalizi u azzjonijiet ta' toroq tat-tbaħħir, ara l-glossarju) iżda l-programm Marco Polo II jiffinanzja wkoll proġetti li jimmiraw li jinkoraġġixxu effiċjenza ogħla fit-trasport internazzjonali (prinċipalment intra-UE) ta' merkanzija (l-azzjonijiet għall-evitar tat-traffiku).

KAXXA 1

EŻEMPJU TAL-KALKULAZZJONI TAL-AMMONT TA' SUSSIDJU TAL-MP

Jekk proġett tal-Marco Polo jkun ġie magħżul fuq il-bażi tas-sejħa 2009 u wettaq ċaqliq modali ta' 600 miljun tkm u jekk dan il-proġett kellu spejjeż eliġibbli ta' EUR 35 miljun (inklużi EUR 4 miljun f'investimenti f'infrastruttura anċillari), spejjeż ineliġibbli ta' EUR 9 miljun u ġġenera EUR 41 miljun fi dħul, japplika għalih il-kalkolu tas-sussidju li ġej:

Ammont 1: l-applikazzjoni tar-rata ta' kontribuzzjoni għas-sejħa tal-2009 ta' EUR 2 għal kull 500 tkm tagħti kontribuzzjoni tal-UE għall-volum imċaqlaq lil hinn mit-toroq ta' ***EUR 2,4 miljun***;

Ammont 2: l-applikazzjoni tar-rata massima ta' intervent ta' 35 % tal-EUR 35 miljun fi spejjeż eliġibbli tagħti it-tieni ċifra ta' ***EUR 12,25 miljun***;

Ammont 3: l-operazzjoni ġġenerat EUR 41 miljun fi dħul u EUR 44 miljun fi spejjeż (kemm eliġibbli kif ukoll ineliġibbli), li tagħti telf ta' ***EUR 3 miljun***.

F'dan il-każ, is-sussidju jkun limitat għal ***EUR 2,4 miljun***, li huwa l-anqas mit-tliet ammonti.

7. Il-programm ikopri wkoll proġetti li ma jipprovdux ċaqliq modali b'mod dirett (bħala parti mill-azzjonijiet ta' tagħlim komuni) kif ukoll infiq ieħor (sa massimu ta' 5 % tal-baġit). Fil-fatt, bejn l-2009 u l-2012, madwar EUR 11,8 miljun f'sussidji[4] marru għal:

— Proġetti implimentati bħala parti mill-azzjoni ta' tagħlim komuni, bl-għan li jwasslu għal ċaqliq modali b'mod indirett billi jtejbu l-għarfien fis-settur tal-loġistika tat-trasport ta' merkanzija u billi jrawmu metodi u proċeduri avvanzati għall-kooperazzjoni fis-suq tat-trasport ta' merkanzija. Madwar EUR 8,1 miljun ġew imħallsa sal-aħħar tal-2011 għal 16-il proġett;

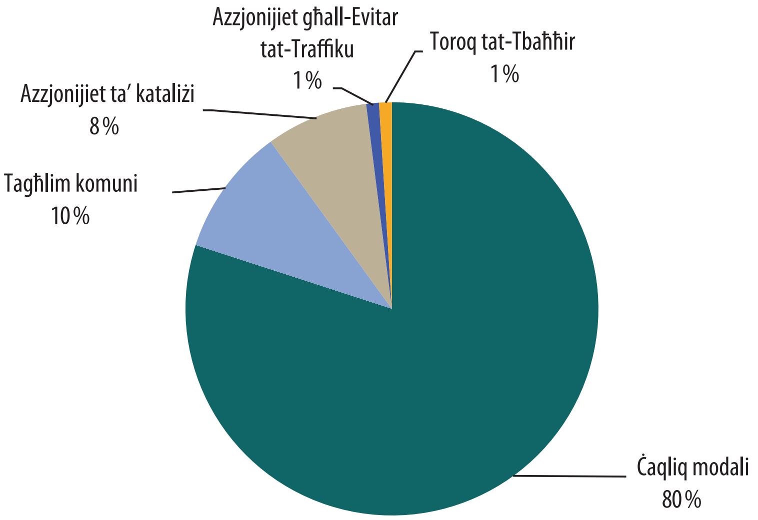
— Miżuri ta' akkumpanjament, varati biex jappoġġaw azzjonijiet attwali u żvilupp ulterjuri tal-programm. Dawn il-miżuri inkludew attivitajiet ta' komunikazzjoni biex jippromwovu l-programm, studji dwar is-servizzi tat-trasport bil-passaġġi tal-ilma interni u traffiku ta' vaguni weħidhom kif ukoll kontribuzzjoni għal programm Ewropew b'appoġġ għat-Tbaħħir fil-Qosor (li għalihom tħallsu EUR 3,7 miljun).

[4] Dan irrappreżenta 12,5 % tal-ammonti mħallsa mill-programmi.

8. Mill-ħames tipi ta' azzjonijiet iffinanzjati mill-programm, proġetti tat-tip azzjoni ta' ċaqliq modali huma l-qalba tal-programmi u jirrappreżentaw 80 % tal-ftehimiet ta' għotja ffirmati (ara l-***Figura 2***).

FIGURA 2

UŻU TAL-FINANZJAMENT TAL-PROGRAMMI MARCO POLO SKONT IT-TIP TA' AZZJONI (ANNUAL ACTIVITY REPORT (RAPPORT ANNWALI TAL-ATTIVITÀ), EACI 2010, L-ANNESS 5.4, IL-PUNT 1)



AMBITU U APPROĊĊ TAL-AWDITJAR

9. L-objettiv tal-awditu tal-Qorti kien li jiġi stabbilit jekk il-programmi Marco Polo kinux effettivi. Hi għamlet dan billi vvalutat jekk il-Kummissjoni kinitx ippjanat il-programmi, u jekk kinitx qiegħda ġġestihom u tissorveljahom b'tali mod li tkabbar l-effettività tagħhom kemm jista' jkun. Il-Qorti vvalutat ukoll jekk għadd ta' proġetti ffinanzjati kinux laħqu l-objettivi tagħhom.

10. L-awditu kopra l-Marco Polo I u l-Marco Polo II (li għadu għaddej) sa Lulju 2012. Ix-xogħol għaqqad flimkien firxa ta' proċeduri tal-awditjar: eżaminar ta' fajls, intervisti, analiżi ta' valutazzjonijiet tal-impatt, evalwazzjonijiet u riżultati ta' stħarriġ u eżami ta' evalwazzjonijiet dwar proposti ta' proġetti. Il-Qorti vvalutat ukoll l-informazzjoni disponibbli fi ħdan id-DĠ Mobbiltà u Trasport dwar l-iskemi ta' appoġġ implimentati fl-Istati Membri, wettqet stħarriġ dwar l-iskemi ta' appoġġ għas-servizzi nazzjonali tat-trasport eżistenti fiż-żmien tal-awditu u intervistat awtoritajiet nazzjonali magħżula li kienu qed jieħdu sehem fil-Kumitat tal-Marco Polo matul l-awditi tal-proġetti.

11. Dan ix-xogħol ġie supplimentat minn intervisti mal-entitajiet rilevanti u minn verifikazzjoni fuq il-post tal-kisbiet ta' 16-il proġett tat-tip azzjoni ta' "ċaqliq modali" li kienu kkompletati (il-qalba tal-programm, ara l-paragrafu 8 hawn fuq) fil-Belġju, fil-Ġermanja, fi Franza, fl-Italja, fil-Lussemburgu u fil-Pajjiżi l-Baxxi (ara l-***Anness I*** għad-dettalji tal-kontenut u tal-prestazzjoni tal-proġetti). Il-***Kaxxa 2*** tagħti deskrizzjoni qasira ta' żewġ proġetti awditjati.

12. Is-16-il proġett awditjat irrappreżentaw EUR 19,5 miljun f'impenji u EUR 11,4 miljun f'pagamenti. Nofshom ġew approvati taħt l-MP I, u n-nofs l-ieħor taħt l-MP II. Erbgħa kienu proġetti ta' tbaħħir fil-qosor, wieħed kien kombinament ta' ferroviji/passaġġi tal-ilma interni, u l-11 li baqa' kienu proġetti ferrovjarji. 14-il benefiċjarju mis-16-il proġett kienu konsorzji ta' kumpaniji kbar tat-trasport, kumpaniji ferrovjarji nazzjonali jew linji internazzjonali tat-tbaħħir.

KAXXA 2

EŻEMPJI TA' PROĠETTI TAL-MARCO POLO AWDITJATI

(a) Sirius 1 kien proġett ferrovjarju għall-ġarr ta' ilma minerali naturali mill-impjant għall-produzzjoni Franċiż sa varji pjattaformi tal-loġistika fil-Ġermanja. L-għan kien li jitjiebu l-kapaċitajiet u s-servizz għall-klijenti u li tiġi appoġġjata l-mira tal-marka tal-karbonju tal-kumpanija (tnaqqis ta' 40 % bejn l-2008 u l-2012 fuq l-ambitu tar-responsabbiltà diretta u l-marki kummerċjali kollha).

© Il-Qorti Ewropea tal-Awdituri.

Tagħbien tal-ilma fuq ferroviji fl-impjant għall-produzzjoni ta' S.A. des Eaux Minérales d'Evian

(b) Gulf Stream huwa proġett ta' tbaħħir fil-qosor li joffri alternattiva bil-baħar għat-traffiku tal-merkanzija bejn it-tramuntana ta' Spanja u n-nofsinhar tal-Ingilterra. Huwa servizz roll-on/roll-off li jopera salpar bir-ritorn kull tmiem il-ġimgħa bejn il-port Spanjol ta' Santander u Poole fuq il-kosta tan-nofsinhar tal-Ingilterra biex jegħleb il-projbizzjoni ta' tmiem il-ġimgħa fuq trakkijiet li jużaw in-netwerk nazzjonali Franċiża tat-toroq.

© BAI SA Brittany Ferries Port du Bloscon

Trakkijiet ħirġin mill-vapur, iġorru l-merkanzija tagħhom sad-destinazzjoni matul tmiem il-ġimgħa

OSSERVAZZJONIJIET

IL-PROGRAMMI MA KINUX EFFETTIVI

EŻITI LI MA SSODISFAWX L-ASPETTATTIVI...

13. Il-leġiżlazzjoni kienet stabbilixxiet miri annwali kwantifikati għaċ-ċaqliq modali li ż-żewġ programmi kellhom jilħqu. Għall-MP I, il-mira annwali kienet 12-il biljun tkm. Għall-MP II, il-mira annwali ġiet miżjuda għal "parti sostanzjali" ta' 20,5 biljun tkm[5] fuq il-bażi ta' proposta għal pakkett finanzjarju ta' EUR 740 miljun li kellu jinkludi appoġġ tal-infrastruttura. Minkejja l-fatt li l-ammonti għall-infrastruttura ġew irrifjutati matul il-proċedura leġiżlattiva, il-mira oriġinali fil-biċċa l-kbira nżammet.

14. Tqabbil bejn il-miri stabbiliti u l-kisbiet tal-programm irrappurtati juri prestazzjoni insuffiċjenti kontinwa u sinifikanti (ara t-***Tabella 1***).

15. Id-*data* taċ-ċaqliq modali rrappurtata hija finali biss għall-MP I, fejn tindika li 22,1 biljun tkm ta' merkanzija ġiet imċaqalqa mit-triq għal mezzi oħra ta' trasport. Għalkemm dan ir-riżultat huwa ekwivalenti għal tneħħija mit-triq ta' 1 230 000 vjaġġ bit-trakk ta' 1 000 km (id-distanza minn Berlin sa Pariġi) kull wieħed iġorr 18-il tunnellata ta' merkanzija[6], dan xorta waħda jirrappreżenta biss 46 % tal-mira tal-programm.

16. Bejn l-2007 u l-2010, l-MP II kiseb biss 23,9 % taċ-ċaqliq impenjat tat-traffiku (ara t-***Tabella 1***). Għalkemm l-MP II għadu għaddej, mhuwiex se jċaqlaq bis-sħiħ il-parti sostanzjali mmirata ta' 20,5 biljun tkm fis-sena għax kien hemm rispons insuffiċjenti għas-sejħiet annwali għal proposti ta' proġetti. Għalhekk, il-finanzjament tal-programm li sar disponibbli mhux se jippermetti li tiġi milħuqa l-mira, anke jekk il-proġetti kollha fihom nfushom kellhom ikunu ta' suċċess għalkollox.

[5] L-Artikolu 1 tar-Regolament (KE) Nru 1692/2006 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-24 ta' Ottubru 2006 li jistabbilixxi t-tieni programm Marco Polo għall-għoti ta' assistenza finanzjarja tal-Komunità biex tittejjeb il-prestazzjoni ambjentali tas-sistema tat-trasport tal-merkanzija ("Marco Polo II"), u li jħassar ir-Regolament (KE) Nru 1382/2003 (ĠU L 328, 24.11.2006, p. 1) jistipula li l-programm għandu jikseb: "(...) ċaqlieqa fit-traffiku li tkun parti sostanzjali miż-żieda aggregata annwali mistennija fit-traffiku internazzjonali tal-merkanzija bit-triq, imkejjel f'kilometri-tunnellata (...)". Skont il-Premessa 2 tal-istess regolament, iż-żjieda aggregata annwali fit-traffiku internazzjonali tal-merkanzija bit-triq kienet stmata fil-livell ta' 20,5 btkm, il-Premessa 4 tal-istess regolament jindika li l-programm għandu jgħin biex "għallinqas tiġi mċaqalqa ż-żieda totali mistennija fit-traffiku internazzjonali tal-merkanzija bit-triq, imma preferibbilment aktar minn hekk".

[6] *Sors:* Preżentazzjoni mill-EACI waqt il-Ġurnata ta' Informazzjoni tal-MP, it-28 ta' Ġunju 2012.

... U FTIT LI XEJN IMPATT FUQ IĊ-ĊAQLIQ TAT-TRASPORT TA' MERKANZIJA LIL HINN MIT-TOROQ

17. L-appoġġ għall-programm MP I suppost kellu jċaqlaq mill-inqas iż-żieda totali mistennija fit-traffiku ta' merkanzija bit-triq sa mill-2003. Għall-MP II, il-mira ġiet mibdula għal ċaqliq ta' "parti sostanzjali" taż-żieda totali mistennija fit-traffiku ta' merkanzija bit-triq. Abbażi ta' *data* mogħtija mill-Kummissjoni (DĠ Eurostat), il-***Figura 3*** turi li, fl-2003, it-toroq ġarrbu 46 % tat-total tat-trasport ta' merkanzija fl-UE, filwaqt li trasport marittimu, ferroviji u passaġġi tal-ilma interni rrappreżentaw 38 %, 11 % u 3,5 % rispettivament. Sal-2010, it-trasport bit-triq kien żied sehmu ġenerali għal 50 % tat-trasport ta' merkanzija kollu, filwaqt li t-trasport marittimu kien naqas għal 33 % u l-ferroviji u l-passaġġi tal-ilma interni baqgħu fil-livell ta' 11 % u 4 % rispettivament.

TABELLA 1

VOLUMI MMIRATI, IMPENJATI U RRAPPURTATI TA' MERKANZIJA MĊAQALQA LIL HINN MIT-TRIQ PERMEZZ TAL-PROGRAMMI MARCO POLO F'BILJUNI TA' TKM (KALKULAZZJONIJIET TAL-QORTI BBAŻATI FUQ DOKUMENTAZZJONI TAL-KUMMISSJONI U TAL-EACI[1])

	Mira annwali	Ċaqliq impenjat[2]	Ċaqliq irrappurtat (mill-EACI)	% milħuq[3]
MP I				
2003	12,00	12,40	7,25	58,51
2004	12,00	14,38	6,33	43,99
2005	12,00	9,53	4,95	51,94
2006	12,00	11,40	3,55	31,17
Total tal-MP I	**48,00**	**47,71**	**22,08**	**46,28**
			medja għall-MP I	46,00
MP II	[4]			
2007	20,50	27,83	10,02	36,00
2008	20,50	16,33	3,40	20,82
2009	20,50	15,68	2,82	17,98
2010	20,50	14,15	3,40	24,03
2011	20,50	13,70	0,00	0,00
MP II 2007-2011	**102,50**	**87,69**	**19,64**	**22,40**
			medja għall-MP II 2007-2010 (31.12.2012)	19,16
Total kumplessiv	150,50	135,40	41,72	

1 Bl-użu tal-aktar *data* reċenti disponibbli tal-31.12.2012.
2 Kwantitajiet ippjanati li jkunu mċaqalqa fuq il-bażi tal-ftehimiet ta' għotja ffirmati mill-Kummissjoni u, sa minn Marzu 2008, mill-EACI.
3 Kwantitajiet ta' ċaqliq irrappurtati kontra dawk impenjati.
4 Għall-MP II il-mira annwali għandha tkun "parti sostanzjali" ta' 20,5 biljun tkm.

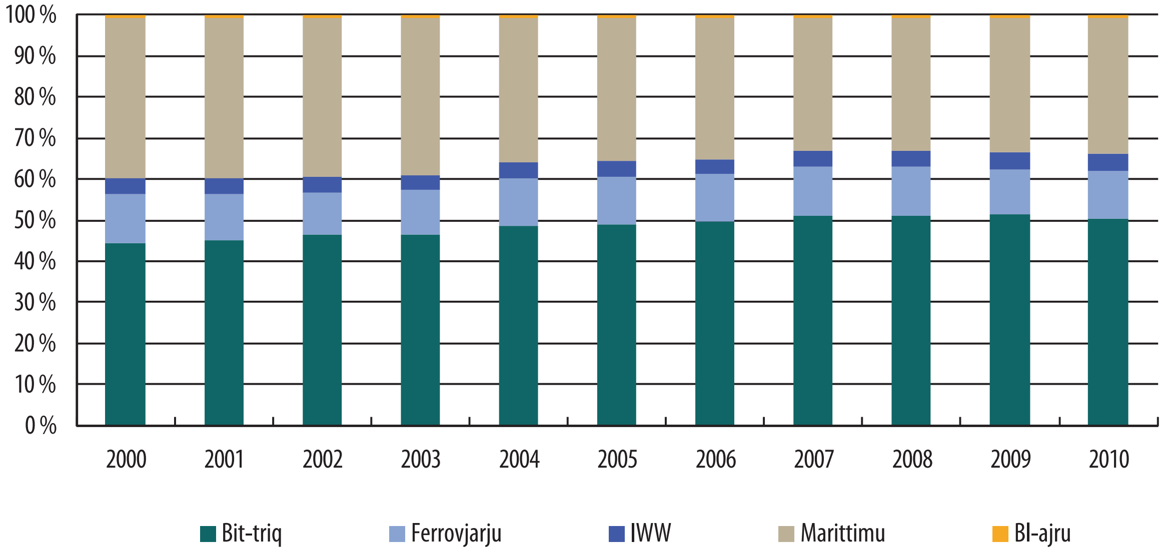
18. Bħala riżultat tal-kriżi finanzjarja u ekomomika li bdiet fl-2007, il-volumi ta' trasport inġenerali naqsu. Xi mezzi ta' trasport irreġistraw telf serju: trasport bil-ferroviji naqas bi 17,9 % u t-traffiku bil-passaġġi tal-ilma interni b'10,6 %[7]. Meta ffaċċjati bil-kriżi, it-trasportaturi bit-triq naqqsu l-prezzijiet tagħhom biex iżommu l-vetturi tagħhom fuq it-triq. Dan ipprovda kemm diżinċentivi biex isir trasferiment għal mezzi mhux bit-triq kif ukoll inċentivi biex isir trasferiment minn operazzjonijiet tat-trasport mhux bit-triq għal dawk bit-triq biss (ċaqliq modali bil-maqlub). B'hekk enfasizza l-vulnerabbiltà ċiklika tat-tfassil attwali tal-programm.

19. Iċ-ċaqliq modali rrappurtat ta' 22,1 biljun tkm miksub għall-MP I irrappreżenta biss 0,3 % mit-trasport internazzjonali kollu tal-merkanzija bit-triq tal-UE u madwar 25 % taż-żieda fit-trasport internazzjonali ta' merkanzija tal-UE bit-triq għall-istess perjodu. Ir-raġuni prinċipali għal dan hija li t-tkabbir fit-trasport internazzjonali tal-merkanzija bit-triq bejn l-2003 u l-2006 (113,7 biljun tkm) kienet ħafna akbar minn dak previst oriġinarjament (48 biljun tkm).

[7] *Sors:* l-Eurostat "Statistics in Focus" (L-Istatistika fil-Fokus) 13/2012, 21.2.2012.

FIGURA 3

UŻU TA' MEZZI TA' TRASPORT GĦAT-TRASPORT TA' MERKANZIJA INTRA-EU, NAZZJONALI U INTERNAZZJONALI MAŻ-ŻMIEN (*DATA* PROVDUTA LILL-QORTI MILL-EUROSTAT)



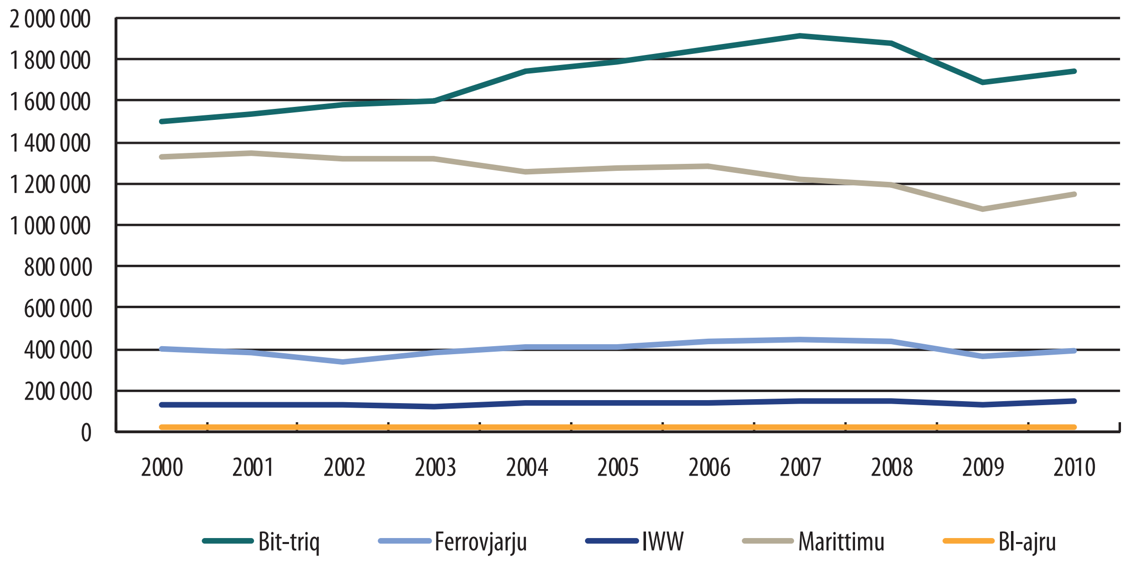
Sors: Eurostat.

20. Fir-rigward tal-MP II, ftit proġetti biss kienu ġew ikkompletati saż-żmien tal-awditu u kien għadu kmieni wisq biex issir valutazzjoni finali tal-effettività u tal-impatt potenzjali tagħhom. Iżda minħabba l-approprjazzjonijiet baġitarji disponibbli u l-użu limitat tagħhom, x'aktarx li l-programm mhux se jkollu impatt sinifikanti fuq iċ-ċaqliq tat-traffiku lil hinn mit-triq (ara t-***Tabella 2***).

21. It-trasport tal-merkanzija bit-triq jibqa' l-mezz dominanti filwaqt li ferroviji u passaġġi tal-ilma interni għadhom f'livelli modesti ħafna. Il-***Figura 4*** turi li, qabel l-2007, l-volumi tat-trasport tal-merkanzija bit-triq żdiedu sena fuq sena, li bejn l-2007 u l-2009 l-volumi trasportati waqgħu għall-mezzi kollha bħala riżultat tal-kriżi u li, sa mill-2009, kien hemm irkupru ċar fil-volumi trasportati, prinċipalment fuq il-partijiet tal-vjaġġi tal-merkanzija bit-triq u marittimi filwaqt li l-ferroviji u l-passaġġi tal-ilma interni ma rnexxilhomx iżidu is-sehem tagħhom.

FIGURA 4

TRASPORT TA' MERKANZIJA TAL-UE SKONT IL-MEZZ F'MILJUNI TA' TKM (ID-*DATA* TAL-FIGURA 3 PPREŻENTATA BĦALA SEHEM PERĊENTWALI SKONT IL-MEZZ TA' TRASPORT)



Sors: Eurostat.

L-IMPATT REALI MA JISTAX JIĠI VVALUTAT

22. Il-finanzjament tal-programmi suppost kellu jkun ta' appoġġ għall-għanijiet tal-politika li jitnaqqsu l-effetti sekondarji ambjentali tat-trasport ta' merkanzija, li tittaffa l-konġestjoni tat-traffiku u li titjieb is-sigurtà fit-toroq. Il-Qorti ħadet nota tal-istimi tal-Kummissjoni li, għal kull EUR 1 investit fil-programm Marco Polo I, ġew iġġenerati benefiċċji ambjentali ta' EUR 13,30[8].

23. Iżda d-*data* disponibbli dwar il-konġestjoni fit-toroq u l-aċċidenti tat-traffiku ma jippermettux li jiġi vvalutat l-impatt reali billi l-Eurostat ma għandha l-ebda metodoloġija uffiċjali miftiehma u l-ebda *data* statistika armonizzata dwar il-konġestjoni tat-traffiku, u d-*data* dwar inċidenti tat-traffiku hija inkompleta. Barra minn hekk, għalkemm huwa ġeneralment rikonoxxut li l-alternattivi għal trasport bit-triq biss normalment jipprovdu benefiċċji akbar għall-komunità usa', il-livell reali ta' influwenza probabbli jkun ħafna aktar baxx. Dan minħabba l-fatt li, bejn l-2004 u l-2010, id-*data* tal-kalkulaturi[9] tal-Marco Polo użata kienet skaduta u għalhekk mhux preċiża. Sa mill-2004, it-trasport bit triq gradwalment sar aktar nadif bħala riżultat ta' riċerka u innovazzjoni[10]. Dan ma tqiesx mill-Kummissjoni għas-sejħiet tagħha mill-2005 sal-2010. Kien biss fl-2011 li koeffiċjenti ġodda u metodoloġija ġdida ġew użati meta ġie kkwantifikat l-impatt tat-trasport tal-merkanzija bil-ferroviji, bil-passaġġi tal-ilma interni u bit-tbaħħir fil-qosor. F'xi każijiet, dawn mhumiex ħafna aktar ta' ġid mill-opzjoni bit-triq biss (ara l-***Anness II***). Pereżempju: ma għadx hemm ħafna differenza bejn it-trasport bit-triq biss u ferroviji li jaħdmu bid-diżil, braken żgħar jew bastimenti tal-passiġġieri roll-on-roll-off ("Ro/Pax") li jużaw fjuwil konvenzjonali u li jbaħħru b'veloċità ta' minn 20 sa 23 mil tal-baħar. Malli l-bastimenti Ro/Pax jeċċedu veloċità ta' 23 mil tal-baħar, ikun saħansitra aħjar għall-ambjent li l-merkanzija tinġarr bit-trakkijiet.

[8] Preżentazzjoni mill-EACI waqt il-Ġurnata ta' Informazzjoni tal-MP, it-28 ta' Ġunju 2012.

[9] Il-'kalkulatur Marco Polo' huwa spread-sheet awtomatizzata li tipprovdi tqabbil tal-ispejjeż esterni teoretiċi relatati ma' fatturi ambjentali (bħal tniġġis tal-arja, tibdil fil-klima, storbju) u għal fatturi soċjo-ekonomiċi (bħal inċidenti, konġestjoni u infrastruttura). Il-kalkulazzjoni hija espressa f'euro kull tkm, bejn is-soluzzjoni ta' trasport "bit-triq biss" u s-soluzzjoni alternattiva ta' trasport multimodali applikata għal (ferroviji, passaġġi tal-ilma interni u tbaħħir fil-qosor).

[10] "Ex-ante evaluation report on MP II" (Rapport ta' evalwazzjoni *ex-ante* dwar l-MP II), Ecorys, il-15 ta' Ġunju 2004, p. 56: "when comparing modern truck engines with outdated or high-speed ship engines, road transport might prove to be the environmentally favourable option" (meta jiġu mqabbla l-magni moderni tat-trakkijiet ma' magni skaduti jew b'veloċità għolja ta' vapuri, it-trasport bit-triq għandha mnejn tkun l-opzjoni ambjentalment favorevoli).

MA TRESSQUX BIŻŻEJJED PROPOSTI RILEVANTI TA' PROĠETTI, ...

24. Il-proġetti ffinanzjati permezz ta' dan il-programm huma wieħed mill-ftit eżempji fejn il-finanzjament tal-UE jkollu jitħallas abbażi tar-riżultati. Il-Qorti tirrikonoxxi li l-EACI għandha proċeduri li jippermettu li l-fondi tal-UE jintnefqu fuq proġetti li jissodisfaw il-kriterji tal-għażla bl-aħjar mod. Iżda normalment ma jkunx hemm biżżejjed proġetti ta' kwalità għolja proposti (kien biss fl-2004 li r-riżorsi disponibbli ġew impenjati bis-sħiħ, ara t-***Tabella 2***).

25. B'hekk, il-programmi MP isibu problemi biex jassorbixxu l-approprjazzjonijiet tagħhom. Mill-EUR 101,8 miljun f'appoġġ finanzjarju disponibbli għall-MP I, EUR 41,8 miljun biss (41 %) ġew imħallsa[11]. L-MP II għandu baġit tal-programm ta' EUR 450 miljun, li minnhom EUR 77,8 miljun biss (25 % tal-baġit disponibbli) kienu imħallsa, prinċipalment bħala pagamenti bil-quddiem, sa tmiem l-2012. Għalhekk x'aktarx li ammont sinifikanti ta' finanzjament se jibqa' ma jintużax u mhux se jservi l-objettivi ġenerali stabbiliti.

[11] Dan inkluda pagamenti ta' EUR 1,4 miljun għal żewġ proġetti implimentati bħala parti mill-Azzjoni ta' katalizi li ma appoġġjax iċ-ċaqliq modali: il-finanzjament tal-UE ġie mħallas għall-konverżjoni ta' lokomottiva u għall-abbozzar ta' rapporti ta' implimentazzjoni tal-proġetti.

TABELLA 2

ĦARSA ĠENERALI LEJN PROĠETTI U FONDI DISPONIBBLI, IMPENJATI U MĦALLSA TAĦT IL-PROGRAMMI MARCO POLO, F'MILJUNI TA' EURO (KALKULAZZJONIJIET TAL-QORTI BBAŻATI FUQ DOKUMENTAZZJONI MILL-KUMMISSJONI U L-EACI[1])

	Nru ta' proġetti	Baġit disponibbli	Fondi impenjati	% impenjat kontra baġit totali	Fondi mħallsa	% imħallsa kontra baġit totali
MP I						
2003	13	15,0	13,0	86,7	7,3	48,7
2004	12	20,4	20,4	100,0	12,3	60,3
2005	15	30,7	21,4	69,7	12,8	41,7
2006	15	35,7	18,9	52,9	9,4	26,3
Total tal-MP I	55	101,8	73,7	77,3	41,8	41,1
MP II						
2007	20	58,0	45,4	78,3	18,7	32,2
2008	28	59,0	34,4	58,3	9,9	16,8
2009	21	66,3	61,9	93,4	23,2	35,0
2010	30	64,0	52,2	81,6	17,1	26,7
2011	18	56,9	33,6	59,1	8,8	15,5
Total tal-MP II	117	304,2	227,5	74,1	77,7	25,5
Total kumplessiv	172	406,0	301,2		119,5	

[1] Bl-użu tal-aktar *data* reċenti disponibbli tal-31.12.2012.

… MINĦABBA LI S-SITWAZZJONI TAS-SUQ U L-KUNDIZZJONIJIET GĦAD-DĦUL MA INKORAĠĠIETX LILL-OPERATURI BIEX JIEĦDU VANTAĠĠ MILL-ISKEMA

26. Minbarra l-bidla fis-sitwazzjoni tas-suq (ara l-paragrafu 18), raġuni sinifikanti għall-użu baxx tal-approprjazzjonijiet hija li l-ksib ta' appoġġ mill-programmi MP wera ruħu fit-tul, riskjuż, ikkumplikat u għali:

(a) Il-benefiċjarji awditjati damu medja ta' sentejn biex jiksbu aċċess għall-iskema (mid-data tal-ewwel idea tal-proġett sal-ilħuq tal-iffirmar tal-ftehim ta' għotja). F'dan il-perjodu, damu medja ta' sena mid-data tal-għeluq tas-sejħa sad-data tal-iffirmar tal-ftehimiet ta' għotja. B'mod unanimu huma kkunsidraw din l-istennija twila wisq f'ambjent tan-negozju volatili. Il-Qorti sabet li sadanittant intilfu klijenti kemm-il darba. Billi bdil fir-rotot inizjali, fil-prodotti trasportati jew fil-punti tat-tluq u fid-destinazzjonijiet ma kinux permessi mill-Kummissjoni u mill-EACI għar-raġunijiet ta' ekwità fit-trattament u ta' kompetizzjoni leali, 53 mill-154 proġett magħżul (jew 34 %) bejn l-2003 u l-2010 kienu "ma rnexxewx jew intemmew kmieni". Dawn irrappreżentaw EUR 64,2 miljun f'impenji u EUR 3,7 miljun f'pagamenti;

(b) Investimenti f'infrastruttura anċillari jibqgħu kompletament għar-riskju tal-benefiċjarju: għalkemm il-leġiżlazzjoni tippermetti l-possibbiltà ta' finanzjament parzjali għal tali infrastruttura, il-mekkaniżmu ta' finanzjament normalment jipprovdi biss sussidju għall-volum ta' tkm imċaqlaq u fil-prattika jirrendi impossibbli li l-programm jikkofinanzja investimenti f'infrastruttura;

(c) Il-kundizzjonijiet tal-programm huma kkunsidrati mill-operaturi bħala kumplessi wisq għar-realtà tal-amministrazzjoni ta' kuljum, li tispjega għalfejn ħafna benefiċjarji użaw konsulenti biex jippreparaw ix-xogħol amministrattiv[12];

(d) Il-parteċipazzjoni fil-programmi MP hija wkoll għalja[13]: ibbażata fuq l-ispejjeż tal-ivvjaġġar tal-persunal magħmula disponibbli mill-membri tal-konsorzju, it-tariffi tal-konsulenza u l-ispejjeż tax-xhur ta' xogħol maħduma mill-persunal tal-benefiċjarji, l-ispiża medja tal-preparazzjoni ta' applikazzjoni, għas-16-il benefiċjarju awditjati, kienet ta' EUR 105 000.

[12] Mis-16-il proġett awditjat, 14-il benefiċjarju, jew 87 % użaw konsulenti.

[13] Il-Premessa 4 għar-Regolament (KE) Nru 1692/2006 u l-Premessa 8 għar-Regolament (KE) Nru 923/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-16 ta' Settembru 2009 li jemenda r-Regolament (KE) Nru 1692/2006 (ĠU L 266, 9.10.2009, p. 1) indikaw aspettattiva li ħafna intrapriżi żgħar u ta' daqs medju (SMEs) kienu se jipparteċipaw fil-programm. Bħala riżultat tal-kumplessità tal-programmi, l-ispejjeż għoljin u l-limiti għoljin li taħthom ma kienx se jkun hemm kofinanzjament, 24 % biss tal-benefiċjarji tal-MP kienu SMEs (*Sors: data tal-EACI*).

INĊERTEZZA DWAR KEMM TRAFFIKU FIL-FATT ĠIE MĊAQLAQ LIL HINN MIT-TOROQ,…

27. Il-Kolonna 4 tat-***Tabella 1*** tagħti ċifri għall-volumi rrappurtati ta' merkanzija mċaqalqa lil hinn mit-toroq. L-awditu ma setax jikseb assigurazzjoni li dawn kienu affidabbli. L-ewwel nett, fejn servizzi eżistenti ġew mtejba, il-volumi ta' merkanzija ddikjarati bħala li ġew trasportati bl-istess rotta qabel il-bidu tal-proġett ġew aċċettati mill-EACI mingħajr ebda kontroll (dawn il-kwantitajiet jiġu mnaqqsa fl-ikkompletar tal-proġett biex iż-żieda fiċ-ċaqliq modali tkun tista' tiġi kkalkulata). It-tieni nett, l-ewwel awditi finanzjarji *ex-post* tal-volumi ta' ċaqliq modali rrappurtati, li l-EACI kkompletat biss fl-2011, żvelaw żbalji[14] u każ wieħed ta' rappurtar ibbażat fuq piż gross minflok fuq piż nett.

28. L-awditu tal-Qorti ta' 16-il proġett żvela li proġett wieħed biss kellu figuri eżatti għall-kwantitajiet peżati mal-wasla fit-terminals. F'sitt każijiet, l-għodda użata biex tirreġistra l-piż nett ma kinitx disponibbli għal it-testjar ta' fuq il-post u għad-disa' proġetti l-oħra, din l-għodda wriet affidabbiltà limitata tar-rendikont tal-entrati u tar-riskju akbar ta' pagamenti eċċessivi. Pereżempju, fi proġett wieħed l-ebda indikazzjoni ta' piż ma kien mogħti fuq id-dokument tat-trasport (CMR[15]), u f'ieħor it-testijiet biex jiġi kkumparat il-piż irreġistrat fis-sistema mal-piżijiet iddikjarati fis-CMRs korrispondenti ma qablux u l-benefiċjarju ma kienx ċert jekk kienx irrapporta piżijiet grossi jew netti lill-EACI.

… U NOFS IL-PROĠETTI AWDITJATI HUMA TA' SOSTENIBBILTÀ LIMITATA…

29. Billi l-finanzjament ta' operazzjonijiet ta' darba li mhumiex sostenibbli kieku jservi ftit li xejn skop, il-proġetti ffinanzjati huma mistennija li jsiru vijabbli matul l-eżistenza tagħhom, jiġifieri fi ħdan massimu ta' tliet snin, u li jkomplu l-operazzjoni tagħhom wara. Għalkemm ir-Regolamenti jinvokaw is-sostenibbiltà b'mod speċifiku bħala waħda mill-kundizzjonijiet ta' finanzjament[16], din la ġiet adottata fil-ftehimiet ta' għotja u lanqas ma ġiet iċċekkjata s-sostenibbiltà wara l-ikkompletar tal-proġett.

[14] F'wieħed mir-rapporti ġie identifikat mill-EACI żball *ex ante* ta' 20 %.

[15] Il-polza tat-tagħbija CMR huwa dokument użat fit-trasport internazzjonali tal-merkanzija bit-triq, ibbażat fuq il-"Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road" (Konvenzjoni dwar il-Kuntratt għall-Ġarr Stradali Internazzjonali ta' Merkanzija) (Konvenzjoni tan-Nazzjonijiet Uniti, iffirmata f'Ġinevra fid-19 ta' Mejju 1956).

[16] L-Artikolu 5(1)(a) tar-Regolament (KE) Nru 1382/2003 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-22 ta' Lulju 2003 dwar l-għoti ta' għajnuna finanzjarja Komunitarja biex ittejjeb il-prestazzjoni ambjentali tas-sistema tat-trasport tal-merkanzija (Programm Marco Polo) (ĠU L 196, 2.8.2003, p. 1) u l-Anness I għar-Regolament (KE) Nru 1692/2006.

30. Barra minn dan, l-ambjent operazzjonali diffiċli b'mod partikolari għall-ferroviji kkontribwixxa għal sostenibbiltà fqira. Benefiċjarji li stabbilixxew servizzi ferrovjarji iffaċċjaw riskji operazzjonali għoljin u, waqt l-operat, esperjenzaw diffikultajiet bil-kumpaniji ferrovjarji nazzjonali minħabba xogħlijiet ta' manutenzjoni imprevisti, strajks ferrovjarji u tal-portijiet u n-nuqqas ta' interoperabbiltà. F'wieħed mill-proġetti awditjati, dan wassal għall-kanċellazzjoni ta' 20 % tat-tluq ippjanat fuq il-perjodu sħiħ tal-proġett; f'ieħor, waqt it-tielet sena ta' operazzjoni, kien hemm 44 inċident li kkawżaw dewmien fil-konsenja u interruzzjonijiet fis-servizz li damu aktar minn ġimgħa; fi proġett ieħor il-benefiċjarju kien imġiegħel li jagħmel erba' tibdiliet tal-lokomottiva matul ir-rotta mill-impjant għall-produzzjoni Rumena tiegħu saċ-ċentru ta' distribuzzjoni tiegħu fit-tramuntana tal-Italja.

31. Ħafna benefiċjarji tal-programm għalhekk iddeċidew li jtemmu l-proġetti ferm qabel tmiem il-kuntratti tagħhom, u ħafna minn dawk li kkompletaw proġett jew temmew jew bidlu b'mod sinifikanti l-ambitu tas-servizz wara li l-finanzjament tal-proġett kien spiċċa. Għal 6 mis-16-il proġett awditjati mill-Qorti, is-servizz issussidjat ma kienx għadu operazzjonali fiż-żmien tal-awditu (minħabba volumi insuffiċjenti jew minħabba li wieħed mill-imsieħba rtira jew falla) u tnejn oħra komplew imma tnaqqsilhom l-ambitu.

... U L-PROĠETTI KIENU SE JINBDEW ANKE MINGĦAJR FINANZJAMENT MILL-UE

32. L-evidenza mill-proġetti tal-Marco Polo awditjati mill-Qorti wrew li l-finanzjament mill-UE ppermettewlhom li jibdew il-proġetti aktar kmieni, li jżidu l-iskala tas-servizz jew li jkollhom redditu aktar kmieni fuq l-investiment tagħhom.

33. Iżda, l-awditu sab ukoll indikazzjonijiet serji ta' piż mejjet billi:

— 13 mis-16-il benefiċjarju awditjati kkonfermaw li kieku kienu jibdew u joperaw is-servizz ta' trasport anke mingħajr sussidju;

— L-evalwatur Ecorys indika li l-maġġoranza tal-proġetti kieku kienu jibdew ukoll mingħajr sussidju[17]

— Il-Kummissjoni, bħala maniġer tal-programm, indikat fl-aktar rapport reċenti tagħha lill-Parlament Ewropew u lill-Kunsill[18] li "42 % tal-benefiċjarji ddikjaraw li l-proġetti tagħhom kienu definittivament jitkomplew mingħajr il-fondi Marco Polo".

[17] "Evaluation of the Marco Polo I programme" (Evalwazzjoni tal-programm Marco Polo I), Ecorys, is-7 ta' Novembru 2007, il-paragrafu 3.6.

[18] COM(2012) 675 finali tal-21 ta' Novembru 2012, p. 6.

34. Dan huwa spjegat mill-fatt li (i) it-trasport ta' merkanzija tqila fuq distanzi twal kieku xorta juża l-baħar, il-ferroviji jew il-passaġġi tal-ilma interni għal raġunijiet ta' spejjeż, speċjalment jekk il-vjeġġi jistgħu jiġu ppjanati minn qabel, u (ii) il-finanzjament tal-MP tant ikopri biċċa zgħira mill-ispiża totali tal-proġett li ma jistax jitqies bħala inċentiv reali (fis-16-il proġett awditjati mill-Qorti, is-sussidju kopra biss 2,8 % tal-ammont investit mill-benefiċjarji).

IL-ĠESTJONI TA' KULJUM TAL-ISKEMA TJIEBET GRADWALMENT,...

35. B'konformità mal-prattika normali tal-Kummissjoni, ix-xogħol tal-EACI huwa ggwidat minn Programm ta' Ħidma Annwali (AWP) approvat mill-Kummissjoni. Il-Kummissjoni tissorvelja l-ġestjoni ta' kuljum tal-programmi MP permezz tar-rapporti ta' kull tliet xhur mill-EACI, laqgħat ta' koordinazzjoni ta' kull tliet xhur u ta' darbtejn fis-sena, u laqgħat tal-kumitat ta' tmexxija ta' kull tliet xhur. Uffiċjal għall-politika ddedikat full-time mill-Kummissjoni għandu kuntatti regolari mal-maniġment u mal-persunal tal-EACI u jipparteċipa f'laqgħat ta' ħidma u, kultant, fi żjarat fuq il-post. L-EACI tipproduċi Rapporti Annwali tal-Attività (RAA) fejn tqabbel il-prestazzjoni reali mal-AWP.

36. Il-Qorti sabet li l-EACI tejbet il-ġestjoni tal-proġetti tal-MP matul iż-żmien billi, fost affarijiet oħra, (i) għamlet il-proċedura tal-għażla tal-proġetti iktar stretta biex tiżgura li proġetti ta' kwalità għolja biss jiġu magħżula, (ii) organizzat helpdesk u mailbox funzjonali għal applikanti potenzjali, li ġew ikkunsidrati utli u effettivi mill-benefiċjarji awditjati, (iii) ikkontribwixxiet għall-bażi tal-għarfien tal-Kummissjoni permezz ta' rapporti analitiċi, (iv) wettqet monitoraġġ regolari tal-proġetti finanzjati u (v) naqqset id-dewmien fil-pagamenti.

... IŻDA KIEN HEMM ANALIŻI INSUFFIĊJENTI TAL-ĦTIĠIJIET TAS-SUQ...

37. Il-programmi MP kienu mfassla biex jipprovdu finanzjament mill-UE biex jingħata kumpens parzjali għan-nefqa kunsiderevoli mġarrba mill-istabbiliment mill-ġdid, jew l-iżvilupp ta' servizzi tat-trasport eżistenti, bl-istennija li ż-żieda fil-provvista ta' dawn is-servizzi kienet se toħloq domanda tas-suq ("top-down supply-push"[19]).

[19] "Ex-ante evaluation report on MP II" (Rapport ta' evalwazzjoni *ex ante* dwar l-MP II), Ecorys, il-15 ta' Ġunju 2004, il-Kapitolu 6.3.

38. L-istruttura taż-żewġ programmi MP kienet ibbażata fuq proposta tal-Kummissjoni[20] li użat l-eżitu ta' konsultazzjoni mal-partijiet interessati organizzata qabel inbeda kull wieħed mill-programmi.[21]

39. Iżda, il-Qorti ma tqisx dan bħala suffiċjenti billi l-operaturi se jbiddlu biss minn trasport bit-triq għal mezzi ta' trasport oħra taħt kundizzjonijiet normali tas-suq jekk iċ-ċirkustanzi (normalment spejjeż, ħin, affidabbiltà, volumi biex jiġu ttrasportati u viċinanza tat-terminals) jirrekjedu tali bidla. Għalhekk, biex jiġi mfassal programm ta' appoġġ ta' suċċess għas-servizzi tat-trasport, imissu l-ewwel kien hemm analiżi dwar għalfejn servizzi tat-trasport multimodali ma kinux qegħdin jiġu maħluqa, jew żviluppati, taħt kundizzjonijiet normali tas-suq, u kif tegħleb l-ostakli jew il-barrieri potenzjali li jxekklu jew ifixklu l-ħolqien jew l-iżvilupp ta' tali servizzi.

40. Sa mill-2007, il-potenzjal għal effettività tal-programmi MP kompliet tonqos bħala riżultat ta' kawżi esterni: il-kriżi finanzjarja u ekonomika naqqset il-volumi kumplessivi ttrasportati (ara l-paragrafu 18), u deċiżjonijiet minn kumpaniji ferrovjarji nazzjonali biex iwaqqfu konsenji ta' vagun waħdieni għal raġunijiet ta' spejjeż interni kellhom l-effett immedjat li jobbligaw kumpaniji iżgħar li jirrikonvertu rotot multimodali għal trasport bit-triq biss. Barra minn dan, issa tista' tiġi mistennija ċaqliqa modali bil-maqlub (mill-vapuri għat-triq) minħabba leġiżlazzjoni adottata reċentement[22].

... U AZZJONI KORRETTIVA SETGĦET ITTIEĦDET QABEL

41. Rapport ta' evalwazzjoni[23] tal-2007 semma numru ta' problemi relatati mal-ewwel programm Marco Polo, bħal livelli limitu mhux xierqa, inflessibbiltà fuq ir-regoli dwar tkm, u regoli mhux ċari u kumplessi dwar il-preżentazzjoni, l-għażla u l-kuntrattazzjoni ta' proġetti. Iżda l-Kummissjoni, permezz tal-monitoraġġ tagħha tal-proġetti u tal-programmi, kienet konxja mid-dewmien fl-implimentazzjoni tal-proġetti u mid-diffikultajiet biex tinkiseb il-mira qabel (sa minn Marzu 2006).

[20] COM(2002) 54 finali tal-4 ta' Frar 2002.

[21] EG. ara "Ex-ante evaluation report on MP II" (Rapport ta' evalwazzjoni *ex-ante* dwar l-MP II), Ecorys, il-15 ta' Ġunju 2004, il-Kapitoli 2 u 7.

[22] L-ispejjeż tal-fjuwil għat-trasport marittimu se jiżdiedu sostanzjalment mill-2015 bħala riżultat ta' regoli ġodda fuq il-kubrit u limiti ġenerali ġodda fuq il-kubrit addottati f'Settembru 2012. Dan se jirritorna parti mill-merkanzija li attwalment tinġarr bil-vapuri lura għat-toroq. Sors: Aġenzija Ewropea għas-Sigurtà Marittima (EMSA) "Technical report" (Rapport tekniku), 13.12.2010 u COM(2011) 439 finali tal-15 ta' Lulju 2011.

[23] "Evaluation of the Marco Polo I programme" (Evalwazzjoni tal-programm Marco Polo I), Ecorys, is-7 ta' Novembru 2007.

42. Il-valutazzjoni tal-impatt (IA)[24] tal-2008 pprevediet numru ta' opzjonijiet biex jittejbu l-programmi billi inkludiet reviżjoni sħiħa tal-bażi legali, tal-waqfien tal-programm jew tal-introduzzjoni ta' bidliet fl-MP II. Il-proposta tal-Kummissjoni kienet limitata għal emendi baġitajri u tekniċi għall-MP II[25] (bħall-irdoppjar tal-ammont tas-sussidju, il-kunsiderazzjoni ta' kontenituri vojta u tal-piż ta' vettura bħala kwantitajiet ta' merkanzija eliġibbli, it-tbaxxija tal-livelli limitu u ż-żieda ta' flessibbiltà) fi sforz biex iżżid l-attrattività tal-programm. Iżda dawn il-miżuri ma rrimedjawx id-dgħufijiet importanti tal-programm enfasizzati hawn fuq.

43. Il-Kummissjoni lanqas ma għamlet valutazzjoni fil-fond tal-iskemi nazzjonali ta' appoġġ għall-multimodalità tal-Istati Membri bl-għan li tikseb tagħlimiet għall-possibbiltà ta' tfassil mill-ġdid tal-programmi MP. Il-Qorti tqis li hemm tagħlimiet x'jinkisbu minn programmi nazzjonali li jaħdmu fuq in-naħa tad-domanda b'nefqa amministrattiva limitata billi jħallsu somom sħaħ direttament lil operaturi tat-trasport bit-triq li jiddeċiedu li jċaqalqu t-trakkijiet jew il-kontenituri tagħhom mit-triq għall-vapuri jew għall-ferroviji (eż. "Ecobonus" u "Ferrobonus" fl-Italja[26]). F'pajjiż wieħed (l-Awstrija), l-iskemi nazzjonali jikkontribwixxu wkoll għal investimenti fl-infrastruttura fil-proporzjon ta' ċaqliq modali mistenni għal volumi fil-fatt imċaqalqa.

[24] SEC(2008) 3022 tal-10 ta' Diċembru 2008, l-Opzjoni C.

[25] Ir-Regolament (KE) Nru 923/2009.

[26] L-amministrazzjoni Taljana ġestiet iż-żewġ programmi b'baġit ta' EUR 235 miljun (li minnhom tħallsu EUR 193,5 miljun, rata ta' użu ta' 82,3 %) bi 15-il impjegat FTE u bi spiża ta' mhux aktar minn EUR 970 000 fis-sena, li twassal għal nefqa amministrattiva ta' 1,2 % tal-baġit totali tal-programm.

KONKLUŻJONIJIET U RAKKOMANDAZZJONIJIET

44. Il-programmi Marco Polo huma parti mill-objettiv tal-politika tat-trasport li jiġu żviluppati alternattivi għat-trasport tal-merkanzija bit-triq fi ħdan l-UE. Il-Qorti sabet il-programmi ineffettivi minħabba li (i) il-miri stabbiliti ntlaħqu sa grad limitat ħafna, (ii) kellhom ftit li xejn impatt fuq iċ-ċaqliq tat-trasport ta' merkanzija lil hinn mit-toroq, u (iii) ma hemm l-ebda *data* biex jiġu vvalutati l-benefiċċji mistennija tat-tnaqqis tal-impatt ambjentali tat-trasport ta' merkanzija, tat-tnaqqis tal-konġestjoni tat-traffiku u tat-titjib tas-sigurtà fit-toroq.

45. Il-mekkaniżmu użat għall-pagamenti tal-programmi għamel l-iżborżament tal-finanzjament mill-UE kundizzjonali fuq riżultati u l-proġetti normalment kienu jipprovdu benefiċċji akbar għall-komunità usa'. Iżda ma kienx hemm biżżejjed proposti ta' proġetti rilevanti mressqa minħabba s-sitwazzjoni tas-suq u l-kundizzjonijiet dissważivi għall-ambjent tan-negozju (jiġifieri tul tal-proċeduri, riskji, kumplessità u spejjeż amministrattivi). Barra minn hekk (i) hemm inċertezza dwar kemm traffiku ġie fil-fatt imċaqlaq lil hinn mit-toroq, (ii) is-servizzi (il-proġetti) finanzjati kienu f'ħafna każi mnaqqsa b'mod sinifikanti fl-ambitu jew ma tkomplewx u (iii) hemm evidenza li ħafna proġetti kienu se jinbdew anke mingħajr finanzjament mill-UE.

46. Il-ġestjoni ta' kuljum tal-programmi tjiebet matul iż-żmien. Fost affarijiet oħra, metodoloġija soda għall-għażla ta' proġetti tiżgura li proġetti ta' kwalità għolja biss jiġu magħżula. Iżda l-Kummissjoni ma wettqitx analiżi adegwata tas-suq biex tivvaluta l-potenzjal għal suċċess, ma kkunsidratx żviluppi ġodda u ma ħaditx azzjoni korrettiva fil-ħin biex tittratta l-ineffettività tal-programm.

RAKKOMANDAZZJONIJIET

Il-Kunsill, il-Parlament Ewropew u l-Kummissjoni għandhom:

(a) Jikkunsidraw li jtemmu l-finanzjament mill-UE għal servizzi tat-trasport ta' merkanzija li jsegwu l-istess tfassil bħall-programmi Marco Polo ("top-down supply-push" (spinta lill-provvista minn fuq għal isfel) li wasslu b'mod partikolari għad-dgħufijiet identifikati f'dan ir-rapport (rispons insuffiċjenti għas-suq, assenza ta' evidenza dwar l-ilħuq tal-objettivi, piż amministrattiv kbir, sostenibbiltà fqira u piż mejjet).

(b) Jagħmlu possibbli l-kontinwazzjoni ta' finanzjament għal proġetti bħal dawn kundizzjonali fuq valutazzjoni tal-impatt *ex ante* li turi jekk hemmx u sa fejn hemm valur miżjud tal-UE. Din kieku tirrekjedi analiżi tas-suq iddettaljata dwar id-domanda potenzjali mill-operaturi u l-kunsiderazzjoni tal-aħjar prattiki ta' skemi nazzjonali ta' appoġġ simili. Huwa biss fil-każ ta' valutazzjoni pożittiva fir-rigward ta' azzjoni sinifikanti tal-UE f'dan il-qasam, li l-Kummissjoni għandha b'mod partikolari:

(i) Tistabbilixxi miri realistiċi għall-volumi ta' merkanzija li għandhom jiġu mċaqalqa lil hinn mit-toroq; teżamina b'mod regolari l-prodotti u r-riżultati tal-programmi u tieħu azzjoni fil-pront biex tirrimedja nuqqasijiet fir-rigward tal-miri stabbiliti;

(ii) Tagħmel il-finanzjament mill-UE kundizzjonali fuq ir-riżultati (pereżempju, pagamenti *pro-rata* għal volumi rreġistrati mċaqalqa lil hinn mit-toroq);

(iii) Tivvaluta l-ħtiġijiet, il-limiti u l-kundizzjonijiet għall-appoġġ tal-infrastruttura u tat-tagħmir biex taqsam parti mir-riskju mal-operaturi li jibnu faċilitajiet biex iżidu t-trasport multimodali;

(iv) Teżerċita miżuri biex tittratta b'mod effettiv il-barrieri tekniċi, operazzjonali u infrastrutturali li jistgħu jkunu detrimentali għall-effettività tal-proġetti, pereżempju fejn jikkonċerna traffiku ferrovjarju transkonfinali;

(v) Tiżgura li *data* adegwata hija disponibbli biex turi l-prestazzjoni miksuba mill-azzjonijiet finanzjati;

(vi) Tnaqqas, preferibbilment għal sitt xhur, iż-żmien neċessarju għall-għażla u għall-kuntrattazzjoni tal-proġetti;

(vii) Tagħmel is-sostenibbiltà tal-proġetti għal mill-inqas tliet snin wara l-ikkompletar kundizzjoni neċessarja;

(viii) Tittratta l-fenomenu ta' piż mejjet, billi tindirizzah meta tevalwa l-proġetti.

Dan ir-rapport ġie adottat mill-Awla II, immexxija mis-Sur Harald NOACK, Membru tal-Qorti tal-Awdituri, fil-Lussemburgu fil-laqgħa tagħha tal-24 ta' April 2013.

Għall-Qorti tal-Awdituri

Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
President

DETTALJI TAL-PROĠETTI KAMPJUNATI

Proġetti awditjati	Sejħa	Pajjiż	Deskrizzjoni qasira tal-kontenut tal-proġett
MP I			
AIN	2003	il-Belġju	Titjib tat-trasport intermodali bil-barkun u bil-ferroviji minn u sal-port ta' Antwerp: żieda fil-frekwenza tas-servizzi eżistenti jew bidja ta' servizzi ġodda b'antiċipazzjoni ta' problemi ta' konġestjoni li jirriżultaw minn xogħlijiet fit-triq ippjanati fuq iċ-ċirku ta' Antwerp.
DUE LOKO-MOTION	2003	il-Ġermanja	Proġett li jipprovdi servizzi ta' trazzjoni ferrovjarja u trazzjoni kontinwa interoperabbli bil-lokomottiva multikurrenti (multi-current) ġdida għal servizz tal-blokk bit-triq u ferrovjarju bejn Munich (Riem, il-Ġermanja) u Cervignano del Friuli (l-Italja).
BRIDGE OVER EUROPE	2004	Il-Pajjiżi l-Baxxi	Konnessjoni (bit-tbaħħir fil-qosor/ferrovjarja/bit-triq) multimodali mal-peniżola tal-Iberja, b'fokus prinċipali fuq tagħmir ta' kontenituri ta' 45 pied, li toffri alternattiva vijabbli u kosteffettiv għal trasport bit-trejler min-Nofsinhar għat-Tramuntana għan-Nofsinhar.
BASS	2005	il-Ġermanja	Proġett biex jiżdied il-proporzjon ta' trasport bil-baħar tal-volum ġenerali tat-traffiku tal-merkanzija bejn l-Ewropa tal-Punent u l-Ewropa ċentrali min-naħa l-waħda u bejn l-Istati Baltiċi u l-Komunità ta' Stati Indip-endenti (KSI) min-naħa l-oħra.
NEPOL EXPRESS	2005	il-Ġermanja	Proġett biex titmexxa konnessjoni ferrovjarja skedata regolarment bejn Rotterdam (il-Pajjiżi l-Baxxi) u Poznan-Franowo (il-Polonja).
LUNA	2006	l-Italja	Servizz mekkuk (shuttle service) ferrovjarju kkombinat li jgħaqqad l-Italja, il-Ġermanja u s-suq Skandinavu permezz tal-Isvizzera.
RAIL	2006	il-Belġju	Il-proġett jikkonċerna żewġ rotot ferrovjarji: lejn/għal Golbey (FR) u lejn/għat-Tramuntana ta' Spanja (Tarragona/Barċellona) permezz tat-terminal bit-triq/ferrovjarju f'Le Boulou (FR), konnessi ma' xulxin permezz ta' punt ċentrali ferrovjarju.
LORRY RAIL	2006	Il-Lussemburgu	Servizz ferrovjarju intermodali mit-Tramuntana għan-Nofsinhar għat-trasport ta' trejlers mhux akkumpanjati bejn terminals ferrovjarji f'Bettembourg (il-Lussemburgu) u Le Boulou (Perpignan) bl-użu ta' teknoloġija speċjali.

Proġetti awditjati	Sejħa	Pajjiż	Deskrizzjoni qasira tal-kontenut tal-proġett
MP II			
GULF-STREAM	2007	Franza	Proġett biex jipprovdi kollegament marittimu dirett bejn Poole (xatt tan-Nofsinhar tar-Renju Unit) u Santander (it-Tramuntana ta' Spanja) biex jintuża minn trakkijiet li ma jistgħux jaqsmu Franza bit-triq minħabba projbizzjonijiet ta' tmiem il-ġimgħa fuq Franza kontinentali.
ITABEL EXPRESS	2007	l-Italja	Konnessjoni ferrovjarja tal-blokka regolari minn Pescara (l-Italja ċentrali/in-Nofsinhar tal-Italja) sa Mechelen (il-Belġju) għal apparati domestiċi.
SIRIUS 1	2007	Franza	Proġett għall-provvista tal-ilma bil-ferroviji bejn l-impjant Franċiż tal-produzzjoni u s-suq Ġermaniż.
VIKING RAIL	2007	il-Ġermanja	Servizz mekkuk ferrovjarju bejn il-Ġermanja u l-Isvezja biex jagħmel kollegament bejn forirturi ta' partijiet tal-karozzi lokalizzati fil-Ġermanja u s-sit ta' manifattura f'Gothenburg.
EURO-REEFER	2008	Il-Pajjiżi l-Baxxi	Servizz ferrovjarju għat-trasport ta' kontenituri mkessħin ta' prodotti tal-ħalib u prodotti oħra li jitħassru, bi tluq ta' kuljum minn Genk (il-Belġju) għal Busto Arsizio (l-Italja); Zabrze (il-Polonja) għal Salzburg (l-Awstrija) u Piacenza u Padova (l-Italja); Busto Arsizio (l-Italja), Slawkow (il-Polonja) u Budapest (l-Ungerija) għal Zeebrugge (il-Belġju); Munich (il-Ġermanja) għal Duisburg (il-Ġermanja); u Herne (il-Ġermanja) għal Norrköping (l-Isvezja).
KTS	2008	l-Italja	Servizz tal-blokka ferrovjarju biex jagħmel kollegament bejn impjanti varji tal-manifattura fil-Ġermanja, is-Slovakkja u r-Rumanija u ċentru ta' distribuzzjoni f'San Vito al Tagliamento (l-Italja).
OFE	2008	il-Belġju	Proġett biex jiġi operat kuritur ferrovjarju regolari għal kontenituri minn Zeebrugge u Antwerp (il-Belġju) għal Ottmarsheim (Franza).
SCADAE	2008	l-Italja	Proġett biex jiġi stabbilit servizz dirett mill-porti Adrijatiċi ta' Koper (is-Slovenja), Venezja, Ravenna u Ancona (l-Italja) għal Tessalonika (il-Greċja), Istanbul u Izmir (it-Turkija).

TQABBIL TAL-KOEFFIĊJENTI KALKULATURI TAL-MP MAŻ-ŻMIEN[1]

Mezz tat-trasport	Sottotipi	Sejħa 2003[2]	Sejħa 2004[3]	Sejħa 2011 taċ-ċaqliq modali biss[4]			
Bit-triq		0,024	0,035	0,018			
Ferroviji	Diżil	0,012	0,015	0,015			
	Elettriku			0,004			
Passaġġi tal-ilma interni	1000-1500T	0,005	0,010	0,014			
	(inklużi mħallta/ mhux magħrufa)			0,013			
	>3000T			0,010			
				Fjuwil konvenzjonali[5]	LNG	Tisfija tal-ilma baħar	Tisfija tal-ilma ħelu
Tbaħħir fil-qosor	Ġenerali/ingrossa	0,004	0,009	0,007	0,000	0,004	0,004
	Bastiment għat-trasport ta' kontenituri			0,005	0,000	0,003	0,003
	Ro/Pax (<17kn)			0,005	0,000	0,003	0,003
	Ro/Pax (17-20kn)			0,009	0,000	0,005	0,005
	Ro/Pax (20-23kn)			0,013	0,001	0,008	0,008
	Ro/Pax (>23kn)			0,020	0,001	0,011	0,011

1 *Sors*: *Data* tal-KE/EACI ikkumpilata mill-Qorti.
2 *Sors*: Sejħa għall-proposti tal-2003, ĠU C 245, 11.10.2003, p. 52.
3 *Sors*: Sejħa għall-proposti tal-2004, ĠU C 255, 15.10.2004, p. 8
4 Ara s-sejħa għall-proposti tal-2011, ĠU C 309, 19.10.2011, p. 12.
5 Il-koeffiċjenti jonqsu aktar jekk jiġi użat fjuwil b'livell baxx ta' kubrit.

RISPOSTA TAL-KUMMISSJONI

SOMMARJU EŻEKUTTIV

III.

Il-programmi wasslu għal bidla modali importanti. Marco Polo hu dwar l-għoti ta' inċentivi limitati biex wieħed jaqleb minn soluzzjonijiet tat-trasport bit-triq għal sistemi intermodali aktar kumplessi u diffiċli biex jiġu implimentati. Il-programm Marco Polo I (MP i) li diġà tlesta laħaq minimu ta' 22 biljun tkm waqt li nefaq 41 % tal-baġit; ir-riżultati finali għall-programm Marco Polo II (MP II) għadhom mhumiex disponibbli għaliex għadu għaddej.

Il-mira prinċipali kwantifikabbli ta' MP I kienet "li ċċaqlaq iż-żieda annwali aggregata mistennija" fit-traffiku internazzjonali tal-merkanzija bit-triq". MP II huwa mistenni jċaqlaq "parti sostanzjali" ta' din iż-żieda.

Meta wieħed iqis il-baġit kumplessiv allokat għal Marco Polo mill-awtorità leġiżlattiva u d-daqs tal-programm fl-isfond tas-settur tat-trasport tal-UE (MPI irrappreżent biss 0,01 % u MPII madwar 0,05 % tal-baġit tal-UE), il-Kummissjoni ma stennietx bidla sinifikanti fil-bilanċ bejn il-modi fil-livell tal-UE.

Marco Polo jippermetti għal kwantifikazzjoni tar-riżultati tal-programm, espressi f'termini ta' bidla modali. Bl-użu tal-kalkolatur ta' MP (in-nota 9 ta' qiegħ il-paġna fl-osservazzjonijiet tal-Qorti) huwa possibbli li wieħed jistima l-benefiċċji ambjentali u l-iffrankar tal-kostijiet esterni miksuba mill-programm. Din hija karatteristika eċċezzjonali ta' Marco Polo.

IV.

Il-programmi għandhom mekkaniżmu eċċezzjonali, billi l-iżbors tal-finanzjament huwa kundizzjonali fuq ir-riżultati. Dan jorbot sew l-approprjazzjonijiet finanzjarji mal-objettivi ġenerali tal-programm, inkluża kwantifikazzjoni tal-bidla modali miksuba.

Il-programm għandu l-għan li jintlaħaq bilanċ bejn ir-rekwiżiti tar-Regolament Finanzjarju u tar-regoli tal-finanzjament deċiżi mill-Parlament Ewropew u mill-Kunsill fir-Regolamenti li jistabbilixxu l-programmi Marco Polo u l-ħtiġijiet tan-negozju. Il-kundizzjonijiet tad-dħul kienu mfasslin sabiex jirriflettu l-karatteristiċi ibbażati fuq ir-riżultati tal-Programm u sabiex jiżguraw livelli xierqa ta' kontroll amministrattiv. Dawn il-kundizzjonijiet tad-dħul kienu riveduti u mmodifikati matul iċ-ċiklu tal-ħajja ta' Marco Polo sabiex ikun iffaċilitat l-aċċess għall-programm.

RISPOSTA TAL-KUMMISSJONI

Il-proġetti Marco Polo kienu partikolarment sensittivi għall-kriżi ekonomika. Din hija waħda mir-raġunijiet li wasslu għal għadd ta' proġetti inqas milli mixtieq appoġġjati mill-programm.

Mill-2010, l-EACI introduċiet ċertifikati kumplimentari ta' awditu, li taw ċertezza addizzjonali għall-merkanzija ttrasportata mill-proġetti ta' Marco Polo. Din hija waħda mill-miżuri korrettivi introdotti matul iċ-ċiklu tal-ħajja tal-programm.

Il-Kummissjoni tqis li s-servizzi tat-trasport iffinanzjati kienu ta' sostenibbiltà sodisfaċenti. L-evalwazzjonijiet esterni magħmula fuq il-programmi Marco Polo (ECORYS, 2007 u 'Europe economics', 2011) juru li b'mod ġenerali l-maġġoranza tas-servizzi (72 % skont 'Europe economics') ikomplu f'xi forma jew oħra wara t-tmiem tal-ftehim tal-għotja (l-adattament għall-bidliet fil-kundizzjonijiet tas-suq).

Il-benefiċjarji kkonfermaw li s-sussidju ta' MP ppermetta lill-proġetti tagħhom biex jibdew iktar kmieni u jżidu l-iskala tagħhom.

V.
Il-Kummissjoni tixtieq tiġbed l-attenzjoni li:

1) Għal MP I twetqet analiżi tas-suq rilevanti fil-qafas ta' proċess ta' konsultazzjoni pubblika u evalwazzjoni *ex ante* twettqet għal Marco Polo II fl-2004;

2) Abbażi tar-reazzjoni għall-politika, il-programmi kienu suġġetti għal emendi u modifiki rilevanti u f'waqthom matul iċ-ċiklu kollu ta' ħajjithom.[1]

3) Azzjonijiet korretiivi kienu introdotti f'waqthom u skont il-prattiki standard u l-proċeduri eżistenti.

[1] Ir-Regolamenti 1382/2003, 1692/2006, 923/2009 u għadd ta' bidliet introdotti ad hoc fil-mandat legali stabbilit mir-Regolamenti msemmija hawn fuq;

VI.
Il-Kummissjoni tieħu nota tar-rakkomandazzjonijiet.

Fir-rigward tad-"dgħufijiet" identifikati f'dan ir-rapport, il-Kummissjoni tfakkar fil-pożizzjoni tagħha kif ipprovduta fit-tweġibiet għal paragrafi 15, 16, 26, 27, 31 u 33.

Il-Kummissjoni hija konxja li l-programm Marco Polo kellu għadd ta' nuqqasijiet. Madankollu, hija wkoll tal-opinjoni li l-programmi MP kienu kapaċi jgħinu l-industrija Ewropea tat-trasport biex tittestja soluzzjonijiet innovattivi u tneħħi ammont mhux negliġibbli ta' traffiku mit-toroq b'konġestjoni fl-UE bi frazzjoni żgħira (minn 0,01 % għal 0,05 %) tal-baġit tal-UE.

Għall-futur, il-Kummissjoni tqis li jkun tajjeb li jkun ipprovdut appoġġ mill-UE għal servizzi innovattivi għat-trasport tal-merkanzija sabiex ifittxu li jilħqu l-objettivi tal-politika tat-trasport tal-UE (servizzi inter-modali integrati, tnaqqis tal-konġestjoni, tnaqqis tal-impatt ambjentali, soluzzjonijiet innovattivi, swieq ġodda u teknoloġiji) u li tiżgura l-aħjar interessi taċ-ċittadini tal-UE li jibbenefikaw minnhom.

Ma kien propost l-ebda finanzjament dedikat għal Marco Polo III għall-perjodu ta' programmazzjoni tal-2014-2020, diġà fl-2011 qafas ġenerali għall-appoġġ tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija kien inkluż fil-proposti tal-Kummissjoni għal-linji gwida l-ġodda għan-Netwerk trans-Ewropew tat-trasport (TEN-T) u għall-Faċilità Nikkolegaw l-Ewropa (CEF).

Kull żvilupp futur ta' azzjonijiet dettaljati fil-qasam ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija taħt il-qafas ġenerali stipulat fil-linji gwida tat-TEN-T, se jkun ibbażat fuq valutazzjoni *ex ante* dedikata li tinkludi analiżi tas-swieq rilevanti u li tqis l-esperjenza u l-aħjar prassi tal-iskemi ta' appoġġ nazzjonali. Ir-rakkomandazzjonijiet tal-Qorti se jitqiesu f'dan il-kuntest.

Madanakollu, huma l-awtoritajiet leġiżlattivi li finalment jiddeterminaw il-qafas futur ta' din l-iskema fil-kuntest tal-QFP, is-CEF u t-TEN-T.

RISPOSTA TAL-KUMMISSJONI

OSSERVAZZJONIJIET

14.
Fir-rigward ta' "sottoprestazzjoni sinifikanti", il-Kummissjoni tqis li l-eżiti tal-programmi għandhom jiġu eżaminati wkoll fid-dawl tal-bidliet fil-qagħda tas-suq u l-isfidi tal-kriżi ekonomika. Skont iċ-ċifri ppreżentati fit-Tabella 1, f'Marco Polo I (jiġifieri qabel il-kriżi ekonomika) il-miri stabbiliti kienu jikkorrispondu mal-estimu tal-użu mis-suq (bidla impenjata) mill-industrija. Barra minn hekk, għal Marco Polo II, l-ammont ta' bidla impenjata tikkorrispondi wkoll għal parti sostanzjali taż-żieda mistennija ta' 20,5 btk. Barra minn hekk, skont it-Tabella 1 jista' jiġi osservat li, fl-ewwel sena ta' Marco Polo II l-ammont ta' bidliet impenjati huwa ogħla minn 20,5 btk.

15.
Il-Kummissjoni tikkunsidra 22,1 biljun tkm imneħħija mit-toroq Ewropej bħala kisba sostanzjali tal-programm MPI, partikolarment fid-dawl ta' 41 % tal-baġit minfuq.

Peress li l-biċċa l-kbira tal-proġetti tkompli wara t-tmiem tal-perjodu ta' finanzjament, x'aktarx li jiġġeneraw ċaqliq modali/evitar tat-traffiku addizzjonali (ara t-tweġiba għal paragrafu 31).

Il-programm wassal ukoll għal benefiċċji kumplimentari. Fuq il-bażi tal-Kalkolatur Marco Polo (ara n-nota 9 ta' qiegħ il-paġna tal-osservazzjonijiet tal-Qorti), iċ-ċaqliq modali ta' 22,1 biljun tkm wasslet għal EUR 434 miljun f'benefiċċji ambjentali u ffrankar ta' kostijiet esterni. Jekk inqabblu dan mal-baġit mħallas lil dawk il-proġetti b'objettiv ta' ċaqliq modali (EUR 32,6 miljun), il-Kummissjoni tqis li kull euro investit iġġenera EUR 13,3 f'benefiċċji ambjentali.

16.
Fir-rigward ta' "rispons insuffiċjenti" għas-sejħiet annwali għall-proposti ta' proġetti, il-Kummissjoni tiġbed l-attenzjoni għall-effetti negattivi tal-kriżi ekonomika, li bdiet fl-2008, fuq in-negozju. Barra minn hekk, is-soluzzjonijiet intermodali tat-trasport huma aktar kumplessi mit-trasport ta' merkanzija bit-triq biss. It-tnedija ta' proġett kumpless fi klima ekonomika li sejra għall-agħar iġġorr riskji addizzjonali. Dan wassal għal użu inqas tal-programm milli kien mistenni oriġinarjament, qabel ma faqqgħet il-kriżi. Fl-istess ħin, l-importanza tal-appoġġ għat-trasport intermodali tal-merkanzija ma naqasx, u l-objettivi politiċi tal-programm Marco Polo baqgħu validi.

Tweġiba komuni għal paragrafi 19 u 20

Il-Kummissjoni ma stennietx bidla fil-bilanċ bejn il-modi fil-livell tal-UE fid-dawl tad-daqs modest tal-programm MP:

— MPI: EUR 102 miljun, li rrappreżentaw madwar 0,01 % tal-baġit tal-UE għall-perspettiva finanzjarja 2000-2006;

— MPII: EUR 450 miljun, li rrappreżentaw madwar 0,05 % tal-baġit tal-UE għall-perspettiva finanzjarja 2007-2013;

Il-kamp ta' applikazjoni adottat mill-koleġiżlaturi ippermetta biss li, rispettivament, fil-programm MPI tiċċaqlaq "iż-żieda annwali aggregata mistennija fit-traffiku internazzjonali tal-merkanzija bit-triq" (li fil-fatt kienet ferm ogħla miċ-ċifri mbassra), u fil-programm MPII tiċċaqlaq "parti sostanzjali miż-żieda annwali aggregata mistennija fit-traffiku internazzjonali tal-merkanzija bit-triq".

Għalhekk il-Kummissjoni tikkunsidra li l-kisbiet kienu sinifikanti f'dak li jirrigwarda l-objettivi speċifiċi tal-programm.

23.
ESTAT ma jiġborx dejta dwar il-konġestjoni fit-toroq u din l-attività mhijiex inkluża fil-Programm Annwali ta' Ħidma Statistika. Fir-rigward tad-dejta dwar l-inċidenti tat-traffiku, il-Kunsill iddeċieda dwar il-ħolqien ta' bażi tad-dejta Komunitarja dwar l-inċidenti tat-triq (CARE) fl-1993[2]. It-tabella annwali tal-ESTAT dwar l-inċidenti hija kompluta kemm jista' jkun realistikament.

Rigward id-dejta pprovduta mill-Kalkolatur ta' Marco Polo, il-Kummissjoni tqis li l-Kalkolatur kien tajjeb skont il-metodoloġiji sottostanti u d-dejta disponibbli u ġie aġġornat hekk kif l-approċċ metodoloġiku għall-valutazzjoni tal-kostijiet esterni kien maqbul fil-livell tal-Kummissjoni[3].

2 *Deċiżjoni tal-Kunsill 93/704/KE* (ĠU L329 of 30.12.1993, p. 63-65).

3 Il-manwal tal-2008 dwar l-estimi tal-kostijiet esterni fis-settur tat-trasport u l-Komunikazzjoni "Il-pakkett imsejjaħ 'Nagħmlu t-trasport aktar ekoloġiku'"

RISPOSTA TAL-KUMMISSJONI

Dwar il-livell ta' influwenza reali tal-programm il-Kummissjoni tistima li dan hu13-il euro ta' benefiċċji ambjentali miksuba għal kull euro investit. Barra minn hekk ta' min wieħed jinnota wkoll li:

— filwaqt li t-trasport bit-triq gradwalment sar aktar nadif, kien hemm irrapurtat ukoll progress teknoloġiku minn modi oħra. Għalhekk, id-differenza bejn il-koefiċjenti l-qodma u dawk ġodda tirriżulta mhux biss minn prestazzjoni aħjar tat-trasport bit-triq iżda wkoll minn metodoloġija riveduta użata fil-kalkolatur wara l-2008 (pereżempju: il-prezz tas-CO_2, id-differenzjazzjoni dwar tipi ta' bastimenti, il-fjuwils, teknoloġiji ġodda, ferroviji bl-elettriku/bid-diżil eċċ.).

— Xi koeffiċjenti tal-kostijiet għadhom ma ġewx inklużi fil-kalkolatur minħabba diffikultajiet tekniċi mal-valutazzjoni u l-implimentazzjoni tagħhom fil-prattika (pereżempju: il-kostijiet ta' opportunità mitlufa għall-infrastruttura tat-toroq).

Finalment, minkejja li d-differenza bejn it-trasport bit-toroq u l-modi l-oħra tat-trasport naqset, b'mod ġenerali, it-trasport mhux bit-triq għadu aktar favorevoli għall-ambjent mill-ġarr ta' merkanzija mit-trakkijiet. Skont il-kalkolatur, kategorija waħda biss li tirrappreżenta t-trasport mhux bit-triq tagħti riżultati agħar mit-trasport bit-triq.

Għalhekk il-Kummissjoni tikkunsidra li l-kalkolatur jipprovdi indikazzjoni tajba tal-benefiċċji ambjentali tal-programm MP.

25.
Il-kriżi finanzjarja u ekonomika hija waħda mill-akbar fatturi li jfixklu l-użu tal-programm u li taffettwa l-kundizzjonijiet għall-bidu u t-twettiq tal-proġetti Marco Polo, biex b'hekk twassal għal inqas assorbiment ta' approprjazzjonijiet.

Huwa rikonoxxut ukoll li hemm proġetti, li minħabba l-finanzjament MP, jiġġeneraw profitt jew jilħqu punt ta' ekwilibriju aktar kmieni milli kien previst fl-applikazzjonijiet. Peress li l-programm ma jistax iħallas lil proġetti iktar mid-deficit totali esperjenzat matul il-perjodu ta' finanzjament (ir-regola tan-nonprofitt — ara wkoll paragrafu 5), f'xi każijiet is-sussidji mogħtija lil dawn il-proġetti kienu mnaqqsa jew saħansitra rtirati Din is-sitwazzjoni, minkejja li hija pożittiva, wkoll tikkontribwixxi għal anqas użu tal-fondi disponibbli.

26. (a)
Iż-żmien meħtieġ biex jiġu żviluppati ideat għall-proġett mill-applikanti huwa lil hinn mill-kontroll tal-Kummissjoni u m'għandux ikun ikkunsidrat meta jiġi kkalkulat iż-żmien biex tingħata l-għotja.

Minħabba l-importanza għall-indikatur taż-żmien għall-għotja, il-proċeduri fil-programm ġew issimplifikati (ir-Regolament ta' emenda 923/2009). Dan ippermetta li jiqsar il-perjodu ta' żmien sal-għotja (pereżempju: 209 ijiem fl-2011).

Fir-rigward ta' bidliet fil-proġetti, il-flessibbiltà għal xi wħud tkun tfisser trattament mhux ugwali għal oħrajn, b'mod partikulari dawk li għażlu li ma japplikawx jew ma kellhomx suċċess. Il-bżonn li jiġi żgurat trattament ugwali u l-evitar ta' kwistjonijeit indebiti ta' kompetizzjoni huma fost il-prinċipji bażiċi waqt il-ġestjoni tal-programm.

Fir-rigward tan-numru ta' "proġetti li ma bdew qatt jew bi tmiem bikri", Marco Polo huwa programm immexxi mis-suq, fejn il-kundizzjonijiet tas-suq u dawk ekonomiċi huma fatturi importanti fis-suċċess tal-proġetti. Billi soluzzjonijiet intermodali tat-trasport huma aktar kumplessi minn sistema tat-trasport purament bit-triq, il-programm kien partikolarment sensittiv għall-kriżi ekonomika. Il-kriżi kienet waħda mir-raġunijiet li tispjega l-għadd ta' proġetti li ma rnexxewx.

26. (b)
Ir-regoli applikabbli għal azzjonijiet katalisti fir-Regolament (KE) Nru 1382/2003 u r-Regolament oriġinali (KE) Nru 1692/2006, parzjalment ippermettew ir-rimborż tal-ispejjeż imġarrba għal infrastruttura anċillari u tagħmir operazzjonali (ara pereżempju l-proġetti Excite, Ocra).

Ir-Regolament (KE) Nru 923/2009 issimplifika r-regoli ta' finanzjament għall-azzjonijiet kollha, fuq il-bażi ta' tliet elementi: bidla modali/evitar tat-traffiku (bl-eċċezzjoni ta' azzjonijiet komuni ta' tagħlim), il-kostijiet eliġibbli u deficit kumulattiv matul il-perjodu ta' finanzjament.

Għalhekk, filwaqt li huwa l-aktar l-investitur li jassumi r-riskju ta' investimenti fl-infrastruttura, fil-passat benefiċjarju seta' jikseb rimborż parzjali ta' spejjeż imġarrba għal infrastruttura għal proġett saldati fuq il-bażi ta' kostijiet eliġibbli.

RISPOSTA TAL-KUMMISSJONI

26. (c)
Il-programm għandu l-għan li jintlaħaq bilanċ ġust bejn ir-rekwiżiti tar-Regolament Finanzjarju u tar-regoli tal-finanzjament deċiżi mill-Parlament Ewropew u mill-Kunsill fir-Regolamenti li jistabbilixxu l-programmi Marco Polo u l-ħtiġijiet tan-negozju.

26. (d)
Kostijiet rilevanti relatati mal-iżvilupp tal-proġett huma normalment imġarrba minn kumpaniji li jinsabu wkoll f'sitwazzjoni li jħaddmu n-negozji tagħhom mingħajr appoġġ pubbliku. Hija prassi standard li ċertu livell ta' investiment (pereżempju fl-organizzazzjoni u l-ġestjoni ta' proġetti) għandu jsir f'kull każ biex jinbeda proġett ġdid.

27.
Mill-2010, l-EACI introduċiet ċertifikati kumplimentari ta' awditu, li taw ċertezza addizzjonali għall-merkanzija ttrasportata mill-proġetti Marco Polo. Il-Kummissjoni hija konxja madankollu, li dawn ir-regoli ġodda introduċew rekwiżiti addizzjonali għall-benefiċjarji biex b'hekk żiedu l-piż amministrattiv għalihom.

Il-Kummissjoni fl-AAR tagħha rrappurtat rata ta' żbalji residwi ta' 1,9 % għal MPI u 2,9 % għal MPII.

29.
Minħabba l-ispeċifiċità tal-proġetti Marco Polo (azzjonijiet kummerċjali), il-kwistjoni tas-sostenibbiltà hija indirizzata b'mod adegwat matul il-proċess ta' evalwazzjoni tal-proposti (bħala parti mill-analiżi tal-kredibilità u tal-vijabilità). Fil-fatt, kwalunkwe regoli aktar stretti (b'mod partikolari dawk li jikkondizzjonaw pagament tas-sussidju fuq is-sostenibbiltà tal-proġetti) mhumiex realistiċi biex ikunu implimentati jew ikkontrollati u mingħajr dubju jiskoraġġixxu l-applikanti mill-programm minħabba riskju akbar ta' negozju fil-każ li l-kundizzjonijiet tas-suq jinbidlu.

30.
Din il-konklużjoni turi biċ-ċar il-kumplessità tal-ambjent tan-negozju għall-proġetti ffinanzjati minn Marco Polo u kemm hu xieraq l-approċċ li ntgħażel fir-rigward tas-sostenibbiltà.

Turi wkoll xi jfisser Marco Polo, jiġifieri li jagħti inċentivi limitati biex wieħed jaqleb minn soluzzjonijiet ta' trasport bit-triq relattivament faċli, irħis u mhux riskjuż għal sistemi intermodali. aktar kumplessi u diffiċli biex jiġu implimentati.

31.
L-evalwazzjonijiet esterni magħmula fuq il-programmi Marco Polo (ECORYS, 2007 u 'Europe Economics', 2011) juru li b'mod ġenerali l-maġġoranza tas-servizzi (72 % skont 'Europe Economics') ikomplu f'xi forma jew oħra wara t-tmiem tal-ftehim tal-għotja (l-adattament għall-bidliet fil-kundizzjonijiet tas-suq). Waqt li tqis l-ambjent dinamiku għan-negozji, il-klima ekonomika negattiva mill-2008 u l-kumplessità ta' soluzzjonijiet intermodali meta mqabbla mat-trasport bit-triq biss, il-Kummissjoni tqis din iċ-ċifra sodisfaċenti.

Dan jindika li finanzjament f'terminu qasir ħoloq bidla fit-tul anke fil-kundizzjonijiet tas-suq attwali li qed jevolvu. B'riżultat ta' dan, il-programmi huma mistennija jiġġeneraw benefiċċji addizzjonali f'termini ta' bidla modali/evitar tat-traffiku u l-iffrankar ta' kostijiet esterni meta jintemm iċ-ċiklu tal-ħajja kuntrattwali.

33.
Il-Kummissjoni tqis li l-programm għandu b'mod ċar valur miżjud għall-proġetti awditjati, għaliex, minkejja d-deadweight iddikjarat minn 42 % tal-benfiċjarji li pparteċipaw fl-istħarriġ, il-finanzjament tal-UE ppermettitilhom li jibdew iktar kmieni, li jżidu l-iskala tas-servizz jew li jkollhom ritorn aktar kmieni fuq l-investiment.

Il-fenomenu tad-deadweight huwa diffiċli li jiġi kkwantifikat peress li jista' jkun hemm ħafna fatturi li jistgħu jaffettwaw ir-riżultati pereżempju il-kwistjoni ta' sostenibbiltà (mistoqsija dwar jekk il-proġetti kienux ikunu sostenibbli mingħajr is-sussidju), il-fattur tal-multiplikazzjoni (l-akbar proġetti jiġġeneraw ħafna aktar ċaqliq modali), il-kredibbiltà u l-viżibilità miżjuda tal-benefiċjarji (il-marka tal-proġett tal-UE), il-benefiċċji li jirriżultaw mill-kollaborazzjoni bejn s-sħab (it-trasferiment tal-għarfien, l-aħjar prassi) eċċ.

34.
Il-Kummissjoni tixtieq tiġbed l-attenzjoni li:

(i) Il-programm jappoġġja bidla modali, jiġifieri ma jħallasx għal merkanzija diġà ttrasportata bil-baħar, bil-ferroviji, jew bil-mogħdijiet tal-ilma interni. Hija tħeġġeġ lis-suq ibiddel id-drawwiet u jċaqlaq għal modi alternattivi t-trasport li bħalissa qed isir bit-toroq.

RISPOSTA TAL-KUMMISSJONI

(ii) l-inċentivi limitati jwasslu għal effet għoli ħafna ta' "ingranaġġ" fil-proġetti MP. Madankollu, dawn l-ammonti huma importanti biex il-benefiċjarji li normalment joperaw fuq il-marġni ta' profitt żgħir, fis-sitwazzjoni meta jkunu mistennija jikkompetu għall-merkanzija mat-trasport bit-triq li huwa relattivament irħis. Attwalment Marco Polo huwa previst li jħallas għal telf inizjali u biex jgħin lill-benefiċjarji "jissopravivu" fis-suq fl-aktar perjodu diffiċli fil-bidu.

37.
Il-programm huwa indirizzat għall-burdnara/il-fornituri tal-loġistika, li jittrataw l-organizzazzjoni tal-ħoloq tat-trasport fi ktajjen tal-provvista kumplessi u għal sidien ta' merkanzija jew ir-rappreżentanti tagħhom li jiffurmaw in-naħa tad-domanda tas-suq. Filwaqt li l-ewwel kategorija tirrappreżenta l-grupp prinċipali fil-mira ta' MP, hemm numru ta' proġetti li rnexxew imressqa mill-ispedituri (inklużi kumpaniji tal-ġarr bit-trakkijiet)/manufatturi.

Il-gruppi fil-mira ta' Marco Polo kienu pereżempju: analizzati fir "Rapport ta' evalwazzjoni *ex ante* fuq MP II", Ecorys, il-Kapitolu 2.2 valutazzjoni tal-ħtiġijiet: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2004_marco_polo.pdf

38.
Il-programm Marco Polo I kien ibbażat fuq ir-riżultati tal-programm PACT (li jappoġġa t-trasport kombinat), flimkien ma' analiżi u konsultazzjonijiet ma' assoċjazzjonijiet tat-trasport Ewropej ewlenin.

Il-programm Marco Polo II kien appoġġat minn studju *ex ante*.

39.
Qabel ma bdew il-programmi, il-Kummissjoni wettqet l-analiżi ta' ostakoli li jfixklu l-ħolqien u l-iżvilupp ta' servizzi intermodali għall-modi kollha ta' trasport u pproponiet tipi speċifiċi ta' intervent biex jindirizzaw dawn in-nuqqasijiet u l-problemi modali. Il-Kummissjoni tirreferi hawn għad-Dokument ta' Konsultazzjoni żviluppat mill-Kummissjoni fl-2001 u mqassam lill-partijiet interessati għall-ħtiġijiet ta' konsultazzjonijiet pubbliċi kif ukoll għall-istudju *ex ante* għall-Marco Polo II, li inkluda analiżi permezz ta' stħarriġ tas-suq rilevanti, lezzjonijiet meħuda minn MP I, valutazzjonijiet tal-ħtiġijiet u konsultazzjoni dedikata mal-partijiet interessati.

40.
Dawn il-kwistjonijiet dejjem kienu l-ikbar tħassib għall-Kummissjoni li, ħadet il-miżuri li ġejjin:

— ġew introdotti modifiki fid-disinn tal-programm Marco Polo II (żdiedet l-intensità tal-finanzjament, ir-Regolament ta' emenda 923/2009) matul iċ-ċiklu tal-ħajja biex isir aktar attraenti u biex ikun inkoraġġut ulterjorment is-settur biex jaqleb minn toroq għal SSS, ferroviji u IWT;

— ġew proposti soluzzjonijiet speċifiċi taħt il-programmi ta' ħidma annwali ta' MP u saru sejħiet għal proposti biex jindirizzaw il-problema ta' backshift modali potenzjali fl-SSS u fit-trasport ferrovjarju (pereżempju prijoritajiet politiċi u inċentivi għal Servizzi SSS innovattivi u t-trasport permezz ta' vaguni iżolati);

— ġew identifikati miżuri fuq terminu medju u twil u proposti fil-livell tal-Kummissjoni biex jindirizzaw rekwiżiti ġodda fir-rigward ta' limiti fuq il-kubrit, fit-trasport marittimu, pereżempju: Sett ta' għodod għal trasport sostenibbli fuq l-ilma[4] ;

41.
Iċ-ċifri taċ-ċaqliq modali mistennija mill-proġetti magħżula skont is-sejħiet tal-2003 u l-2004 kienu ogħla mill-miri għaċ-ċaqliq modali stabbiliti għall-programm MPI (12 btkm annwalment) b'rispettivament 12,4 u 14,4 biljun tkm. Ma kien hemm l-ebda dejta disponibbli li tagħti raġuni għalfejn wieħed għandu jissuspetta li ċ-ċifri attwali ta' ċaqliq modali setgħu kienu inqas minn dan it-tbassir;

L-ewwel rapport uffiċjali li jenfasizza ċerti problemi kienet tabilħaqq l-evalwazzjoni esterna ta' MP I li twettqet fl-2007. Madankollu, il-konklużjonijiet tal-evalwazzjoni ECORYS kienu aktar bilanċjati, u indikaw livell pjuttost tajjeb ta' effikaċja u ingranaġġ għoli tal-programm: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2007_marco_polo_1.pdf

[4] Ara "Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox", SEC(2011) 1052 finali.

RISPOSTA TAL-KUMMISSJONI

KONKLUŻJONIJIET U RAKKOMANDAZZJONIJIET

42.
"Ir-reviżjoni mmirata tal-bażi ġuridika" kienet l-alternattiva magħżula bħala riżultat tal-valutazzjoni *ex ante*. Din l-alternattiva indirizzat ir-rakkomandazzjonijiet ewlenin tar-rapport ta' evalwazzjoni ECORYS 2007 u ggarantiet li kwalunkwe bidla proposta għall-programm tkun adottata malajr sabiex tiġi implimentata malajr kemm jista' jkun. Reviżjoni kbira tal-programm b'implikazzjonijiet politiċi ġiet skartata sempliċiment biex jiġi evitat li emendi jiġu adottati tard matul il-programm (2007-2013).

Finalment. ir-Regolament 923/2009 daħal fis-seħħ missejħa għall-proposti tal-2010 'l quddiem biss. Għalhekk għadu kmieni wisq biex wieħed jivvaluta l-effetti fuq il-medda twila taż-żmien li ġabu magħhom l-emendi.

43.
Il-Kummissjoni tirrikonoxxi l-vantaġġi potenzjali ta' programmi bħal Ecobonus iżda, fl-istess ħin, hija konxja li jista' jkun hemm żvantaġġi (pereżempju. il-piż u l-kostijiet amministrattivi, is-sostenibbiltà, l-effiċjenza, l-effetti fuq il-kompetizzjoni, eċċ.), b'mod speċjali jekk dawn il-programmi kellhom jiġu implimentati fil-livell tal-UE, fl-Istati Membri kollha tal-UE. Il-programmi bbażati fl-UE huma ta' natura differenti fis-sens li jeħtieġ li jkunu ġustifikati għal raġunijiet ta' sussidjarjetà. Jeħtieġ li jindirizzaw problemi, li ma jistgħux jiġu indirizzati mill-Istati Membri infushom u jiksbu objettivi, li mhumiex possibbli li jintlaħqu fil-livell nazzjonali. Hemm ukoll differenzi sinifikanti bejn l-Istati Membri fir-rigward ta' lokazzjoni ġeografika, flussi tal-merkanzija, disponibbiltà tal-infrastruttura, modi użati eċċ.

Filwaqt li ma kien hemm ebda obbligu legali biex il-Kummissjoni "tagħmel analiżi fil-fond bejn l-iskemi nazzjonali ta' appoġġ sabiex joħorġu lezzjonijiet għall-possibilità ta' tfassal mill-ġdid tal-programmi MP", sabiex tiġi żgurata sinerġija u sabiex tiġi evitata d-duplikazzjoni bejn l-istrumenti differenti ta' finanzjament fil-livell tal-UE u kif ukoll fil-livell tal-Istati Membri, il-Kummissjoni għamlet inventarju tal-iskemi nazzjonali ta' sostenn u wettqet analiżi rilevanti (Rapport ta' evalwazzjoni *ex ante* dwar MP II, Kapitolu 5 "Analiżi ta' Valur Miżjud Ewropew").

44.
Il-Kummissjoni tikkunsidra li minħabba l-objettivi tant ambizzjużi tagħhom, il-programmi jistgħu jiġu kkunsidrati inqas effettivi milli mixtieq iżda madankollu huma wasslu għal bidla modali sostanzjali espressa f'biljuni ta' tunnellati għal kull kilometru. Marco Polo hu dwar l-għoti ta' inċentivi limitati biex wieħed jaqleb minn soluzzjonijiet tat-trasport bit-triq għal sistemi intermodali aktar kumplessi u diffiċli biex jiġu implimentati.

(i) Marco Polo I kiseb minimu ta' 22 biljunn tkm, li jirrappreżentaw 46 % tal-mira[5] . Marco Polo II għadu għaddej, għalhekk riżultati finali għadhom mhumiex disponibbli.

(ii) il-mira kwantifikabbli ewlenija tal-programmi hija "li ċċaqlaq iż-żieda aggregata totali annwali mistennija (parti sostanzjali minnha għal MPII) fit-traffiku internazzjonali tal-merkanzija bit-triq". Minħabba l-ammont kumplessiv tal-programm Marco Polo (MPI irrappreżenta madwar 0,01 % tal-baġit u MPII madwar 0,05 % tal-baġit tal-UE) u d-daqs tal-programm fl-isfond tas-settur tat-trasport tal-UE, il-Kummissjoni ma stennietx kwalunkwe bidla sinifikanti tal-bilanċ bejn il-modi fil-livell tal-UE.

(iii) Marco Polo jippermetti għal kwantifikazzjoni tar-riżultati tal-programm, espressi f'termini ta' bidla modali. Bl-użu tal-Kalkolatur MP (in-nota 9 ta' qiegħ il-paġna fl-osservazzjonijiet tal-Qorti) huwa possibbli li wieħed jistima l-benefiċċji ambjentali u l-iffrankar tal-kostijiet esterni miksuba mill-programm. Din hija karatteristika eċċezzjonali ta' Marco Polo.

45.
Il-programm fih mekkaniżmu uniku fil-livell tal-UE, li jagħmel l-iżborż tal-finanzjament kondizzjonali fuq ir-riżultati. Dan jippermetti li l-approprjazzjonijiet finanzjarji jintużaw f'konformità mal-objettivi tal-programm.

Il-kundizzjonijiet għall-ambjent tan-negozju mhumiex "dissważivi". Il-programm għandu l-għan li jintlaħaq bilanċ ġust bejn ir-rekwiżiti tar-Regolament Finanzjarju u tar-regoli tal-finanzjament deċiżi mill-Parlament Ewropew u mill-Kunsill fir-Regolamenti li jistabbilixxu l-programmi Marco Polo u l-ħtiġijiet tan-negozju. Aktar minn 650 kumpanija s'issa ġew appoġġati u l-kriżi ekonomika hija waħda mir-raġunijiet ewlenin wara użu tal-programm inqas milli mixtieq.

[5] Biex jinkiseb dan intnefaq 41 % tal-baġit.

RISPOSTA TAL-KUMMISSJONI

Marco Polo hu dwar l-għoti ta' inċentivi limitati biex wieħed jaqleb minn soluzzjonijiet tat-trasport bit-triq għal sistemi intermodali aktar kumplessi u diffiċli biex jiġu implimentati. Għalhekk, il-proġetti Marco Polo kienu partikolarment sensittivi għall-kriżi ekonomika. Din hija waħda mir-raġunijiet li wasslu għal għadd ta' proġetti inqas milli mixtieq appoġġjati mill-programm.

Fir-rigward ta':

(i) – mill-2010, l-EACI introduċiet ċertifikati kumplimentari ta' awditu, li taw ċertezza addizzjonali għall-merkanzija ttrasportata mill-proġetti ta' Marco Polo;

(ii) –il-maġġoranza tagħhom ikomplu wara l-perjodu ta' finanazjament biex b'hekk jiġġeneraw ċaqliq modali addizzjonali;

(iii) – il-kwistjoni ta' deadweight għall-programm Marco Polo hija diffiċli li tkun kwantifikata minħabba li jista' jkun hemm ħafna fatturi li jistgħu jaffetwaw ir-riżultati. Il-Kummissjoni tqis li l-programm għandu b'mod ċar valur miżjud għall-proġetti awditjati, għaliex, minkejja d-deadweight iddikjarat minn 42 % tal-benfiċjarji li pparteċipaw fl-istħarriġ, il-finanzjament tal-UE ppermettilhom li jibdew iktar kmieni, li jżidu l-iskala tas-servizz jew li jkollhom ritorn aktar kmieni fuq l-investiment.

46.

Għal Marco Polo I twettqet analiżi tas-suq rilevanti fil-qafas ta' proċess ta' konsultazzjoni pubblika u evalwazzjoni *ex ante* kompluta twettqet għal Marco Polo II fl-2004;

Abbażi tar-reazzjoni għall-politika, il-programmi kienu suġġetti għal emendi u modifiki rilevanti u f'waqthom matul iċ-ċiklu kollu ta' ħajjithom.

Azzjonijiet korretiivi kienu introdotti f'waqthom u skont il-prattiki standard u l-proċeduri eżistenti.

Rakkomandazzjonijiet (a)

Il-Kummissjoni tieħu nota tar-rakkomandazzjonijiet.

Fir-rigward tad-"dgħufijiet" identifikati f'dan ir-rapport, il-Kummissjoni tfakkar fil-pożizzjoni tagħha kif ipprovduta bi tweġiba għal paragrafi 15, 16, 26, 27, 31 u 33.

Il-Kummissjoni hija konxja li l-programm Marco Polo isofri minn għadd ta' nuqqasijiet. Madankollu, hija wkoll tal-opinjoni li l-programmi MP kienu kapaċi jgħinu lill-industrija Ewropea tat-trasport biex tittestja soluzzjonijiet innovattivi u tneħħi ammont mhux negliġibbli ta' traffiku mit-toroq b'konġestjoni fl-UE bi frazzjoni żgħira (minn 0,01 % għal 0,05 %) tal-baġit tal-UE.

Għall-futur, il-Kummissjoni tqis li jkun tajjeb li jkun ipprovdut appoġġ mill-UE għal servizzi innovattivi għat-trasport tal-merkanzija bil-għan li jintlaħqu l-objettivi tal-politika tat-trasport tal-UE (servizzi inter-modali integrati, tnaqqis tal-konġestjoni, tnaqqis tal-impatt ambjentali, soluzzjonijiet innovattivi, swieq ġodda u teknoloġiji) u li tiżgura l-aħjar interessi taċ-ċittadini tal-UE li jibbenefikaw minnhom.

Ma kien propost l-ebda finanzjament dedikat għal Marco Polo III għall-perjodu ta' programmazzjoni tal-2014-2020 imma, diġà fl-2011 qafas ġenerali għall-appoġġ tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija kien inkluż fil-proposti tal-Kummissjoni għal-linji gwida l-ġodda għan-Netwerk trans-Ewropew tat-trasport (TEN-T) u għall-Faċilità Nikkolegaw l-Ewropa (CEF).

Kull żvilupp futur ta' azzjonijiet dettaljati fil-qasam tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija taħt il-qafas ġenerali stipulati fil-linji gwida tat-TEN-T, se jkun ibbażat fuq valutazzjoni *ex ante* dedikata.

Madanakollu, huma l-awtoritajiet leġiżlattivi li finalment jiddeterminaw il-qafas futur ta' din l-iskema fil-kuntest tal-QFP, is-CEF u t-TEN-T.

RISPOSTA TAL-KUMMISSJONI

Rakkomandazzjonijiet (b)
Il-Kummissjoni taqbel dwar il-ħtieġa għal valutazzjoni *ex ante* tal-impatt u li tqis b'mod dovut l-aħjar prassi tal-iskemi ta' appoġġ nazzjonali.

Kif spjegat taħt il-punt (a), din l-analiżi tista' ssir biss wara li jitlesta l-proċċess leġiżlattiv għall-QFP, is-CEF u t-TEN-T. Dan il-proċess se jipprovdi l-qafas għas segwitu ta' Marco Polo.

Peress li din l-analiżi *ex ante* se tkun bażi għat-tfassil tal-istrument ta' sostenn għas-servizzi tal-ġarr ta' merkanzija, il-Kummissjoni tqis li xi wħud minn dawn ir-rakkomandazz-jonijiet huma prematuri f'dan l-istadju.

Rakkomandazzjonijiet (b) (i)
Kif imsemmi fil-paragrafi preċedenti, it-tfassil ta' azzjoni-jiet tat-tip tal-programm Marco Polo skont il-programm il-ġdid tat-TEN-T għadu ma ġiex iddeterminat u se jirriżulta mill-istabbiliment ta' qafas politiku u mill-valutazzjoni *ex ante*. Il-Kummissjoni taqbel dwar il-ħtieġa li jiġu stabbiliti miri realistiċi għall-istrument il-ġdid u li tieħu azzjonijiet fil-pront biex tirrimedja nuqqasijiet jekk ikun meħtieġ. Madankollu, l-enfasi tas-segwitu tal-programm Marco Polo mhux bilfors tibqa' fuq il-bidla modali u l-miri tagħha mhux se jkunu neċessarjament stabbiliti fir-rigward tal-volumi ttrasferiti mit-toroq għal mezzi oħra ta' trasport.

Rakkomandazzjonijiet (b) (ii)
Il-mekkaniżmu ta' finanzjament għas-segwitu tat-tip ta' azz-jonijiet tal-programm Marco Polo se jirriżultaw mill-qafas politiku u jkun ibbażat fuq l-analiżi *ex ante*.

Rakkomandazzjonijiet (b) (iii)
Valutazzjoni bħal din se titwettaq fil-kuntest tal-analiżi *ex ante* msemmija hawn fuq.

Rakkomandazzjonijiet (b) (iv)
Il-proposti għal linji gwida tat-TEN-T u l-tal-FNE jidentifikaw l-ostakoli u l-interoperabbiltà bħala uħud mill-għanijiet ewlenin tal-intervent tal-UE fil-qasam tat-trasport.

Rakkomandazzjonijiet (b) (v)
Il-Kummissjoni taċċetta li tiżgura li dejta adegwata hija dis-ponibbli biex turi l-prestazzjoni miksuba milll-azzjonijiet finanzjati.

Rakkomandazzjonijiet (b) (vi)
Se jsiru sforzi biex jitnaqqas ulterjorment iż-żmien meħtieġ għall-għażla ta' proġetti u l-kuntrattar f'konformità mar-Regolament Finanzjarju.

Rakkomandazzjonijiet (b) (vii)
Li s-sostenibilità tal-proġetti għal mill-inqas tliet snin wara t-tlestija ssir kundizzjoni neċessarja mhijiex realistika li tkun implimentata u kkontrollata fil-kuntest tal-ambjent tan-negozju volatili. Dan kieku jiskoraġġixxi applikanti u jiżdied b'mod sostanzjali r-riskju għan-negozju fil-każ li l-kundizz-jonijiet tas-suq jinbidlu.

Rakkomandazzjonijiet (b) (viii)
Riskji relatati mal-fenomenu tal-piż inutli u modi effiċjenti biex jindirizzawh se jiġu indirizzati fl-analiżi *ex ante* msem-mija hawn fuq.

Il-Qorti Ewropea tal-Awdituri

Rapport Speċjali Nru 3/2013
Il-programmi Marco Polo kienu effettivi fiċ-ċaqliq tat-traffiku lil hinn mit-toroq?

Il-Lussemburgu: L-Uffiċċju tal-Pubblikazzjonijiet tal-Unjoni Ewropea

2013 — 39 pp. — 21 × 29.7 cm

ISBN 978-92-9241-213-5
doi:10.2865/78465

KIF GĦANDEK TAGĦMEL BIEX TIKSEB IL-PUBBLIKAZZJONIJIET TAL-UE

Pubblikazzjonijiet bla ħlas:

- kopja waħda:
  permezz tal-EU Bookshop (http://bookshop.europa.eu);
- iżjed minn kopja waħda jew posters/mapep:
  mir-rappreżentanzi tal-Unjoni Ewropea (http://ec.europa.eu/represent_mt.htm),
  mid-delegazzjonijiet f'pajjiżi li mhumiex fl-UE (http://eeas.europa.eu/delegations/index_mt.htm),
  billi tikkuntatja s-servizz Europe Direct (http://europa.eu/europedirect/index_mt.htm)
  jew ċempel 00 800 6 7 8 9 10 11 (numru tat-telefown bla ħlas minn kullimkien fl-UE) (*).

  (*) L-informazzjoni mogħtija hija b'xejn, kif ukoll it-telefonati ġeneralment huma b'xejn (għalkemm xi operaturi, kabini tat-telefown jew lukandi jistgħu jitolbu ħlas).

Pubblikazzjonijiet bi ħlas:

- permezz tal-EU Bookshop (http://bookshop.europa.eu).

Abbonamenti bi ħlas:

- mingħand l-aġenti tal-bejgħ tal-Uffiċċju tal-Pubblikazzjonijiet tal-Unjoni Ewropea (http://publications.europa.eu/others/agents/index_mt.htm).

SA MILL-2003, IL-PROGRAMMI MARCO POLO FFINANZJAW PROĠETTI LI JĊAQALQU T-TRASPORT TA' MERKANZIJA MIT-TRIQ GĦALL-FERROVIJI, GĦALL-PASSAĠĠI TAL-ILMA INTERNI U GĦAT-TBAĦĦIR FIL-QOSOR SABIEX JITNAQQAS IT-TRAFFIKU TAT-TRASPORT INTERNAZZJONALI TA' MERKANZIJA BIT-TRIQ, TITJIEB IL-PRESTAZZJONI AMBJENTALI TAT-TRASPORT TA' MERKANZIJA, TITNAQQAS IL-KONĠESTJONI U TIŻDIED IS-SIGURTÀ FIT-TOROQ. MINĦABBA L-ĦAFNA DGĦUFIJIET OSSERVATI, IL-QORTI TQIS IL-PROGRAMMI BĦALA INEFFETTIVI (MA LAĦQUX IL-MIRI TAL-PRODOTTI TAGĦHOM U MA KELLHOMX IMPATT FUQ IĊ-ĊAQLIQ TAL-MERKANZIJA LIL HINN MIT-TOROQ; MA HEMM L-EBDA *DATA* BIEX JIĠU VVALUTATI L-BENEFIĊĊJI MISTENNIJA; MA KIENX HEMM BIŻŻEJJED PROPOSTI TA' PROĠETTI; HEMM INĊERTEZZA DWAR IL-KWANTITAJIET LIMITATI RRAPPURTATI MĊAQALQA; ĦAFNA PROĠETTI KIENU TA' SOSTENIBBILTÀ LIMITATA U KIENU JINBDEW ANKE MINGĦAJR FINANZJAMENT MILL-UE). IL-QORTI GĦALHEKK TISSUĠĠERIXXI LI JINTEMMU L-PROGRAMMI MARCO POLO U, SABIEX TISSAĦĦAĦ IL-PRESTAZZJONI FI SKEMI FUTURI TA' APPOĠĠ GĦAL SERVIZZI TAT-TRASPORT, IL-QORTI TIRRAKKOMANDA LI L-FINANZJAMENT ISIR KUNDIZZJONALI FUQ VALUTAZZJONI *EX ANTE* DDETTALJATA DWAR ID-DOMANDA POTENZJALI, U FIL-KAŻ BISS LI TALI POTENZJAL JEŻISTI, JIĠU PRESKRITTI REGOLI U KUNDIZZJONIJIET ĊARI FIR-RIGWARD TA' FINANZJAMENTI FUTURI.

QJ-AB-13-003-MT-C

CURIA RATIONUM

IL-QORTI EWROPEA TAL-AWDITURI

L-Uffiċċju tal-Pubblikazzjonijiet

ISBN 978-92-9241-213-5

9 789292 412135