MT 2020

10

Rapport Speċjali

Infrastrutturi tat-trasport fl-UE: tinħtieġ aktar rapidità fl-implimentazzjoni ta' megaproġetti biex l-effetti tan-network jitwasslu fil-ħin

CURIA RATIONUM
QORTI EWROPEA TAL-AWDITURI

Werrej

	Paragrafu
Sommarju eżekuttiv	I-V
Introduzzjoni	01-06
Networks Trans-Ewropej tat-Trasport: jinbena network ewlieni sal-2030	01-03
Ġestjoni u finanzjament tat-TFIs fil-livell tal-UE	04-06
Ambitu u approċċ tal-awditjar	07-15
Osservazzjonijiet	16-78
Huwa improbabbli li n-network ewlieni se jkun qed jopera bil-kapaċità sħiħa tiegħu sal-2030, u l-Kummissjoni għandha għodod limitati biex tiżgura dan	16-26
Huwa probabbli li sitta mit-tmien TFIs analizzati, flimkien mal-infrastrutturi ta’ konnessjoni tagħhom, mhux se jkunu jistgħu joperaw bil-kapaċità sħiħa tagħhom sal-2030.	16-19
Il-Kummissjoni għadha ma għamlitx użu mill-għodod legali limitati kollha tagħha biex tirreaġixxi	20-26
Jeħtieġ li jsir titjib fil-proċess ta’ ppjanar għal dawn l-investimenti li jiswew bosta biljuni ta’ euro	27-44
Hemm riskju li t-tbassir tat-traffiku jkun ottimist iżżejjed, u nofs dan it-tbassir mhuwiex ikkoordinat tajjeb.	27-30
Dgħufijiet fil-proċess ta’ analiżi tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji jaffettwaw il-kwalità tat-teħid ta’ deċiżjonijiet	31-38
Għal xi TFIs, l-involviment tal-partijiet ikkonċernati għen biex tiġi żgurata l-aċċettazzjoni tagħhom	39-44
Effiċjenza baxxa fl-implimentazzjoni tat-TFIs	45-60
L-implimentazzjoni tat-TFIs tidduplika l-isforzi, hija ineffiċjenti, u ma tipprovdix ħarsa ġenerali	45-48
Meta jinbnew it-TFIs, ikun hemm żidiet fl-ispejjeż u spiss livelli għoljin ta’ burokrazija fil-livell nazzjonali	49-52
Dewmien twil ħafna ipoġġi f’riskju l-effiċjenza tal-kofinanzjament mill-UE	53-60

Is-sorveljanza tal-Kummissjoni f'dak li jirrigwarda l-ikkompletar tal-kurituri tan-network ewlieni min-naħa tal-Istati Membri għandha dgħufijiet, iżda hemm għodda disponibbli li tista' sservi bħala bażi biex tittejjeb il-prestazzjoni 61-78

Is-sorveljanza tal-Kummissjoni hija distanti, u l-kofinanzjament mill-UE għall-proġetti huwa marbut biss mal-outputs. 61-66

Il-Kummissjoni ma vvalutatx b'mod kritiku s-sostenibbiltà fit-tul u l-ispejjeż tat-TFIs. 67-74

Għodda bħala bażi għall-investimenti futuri: id-deċiżjoni ta' implimentazzjoni 75-78

Konklużjonijiet u rakkomandazzjonijiet 79-89

Annessi

Anness I - Ħarsa ġenerali lejn it-TFIs magħżula

Anness II - Indikaturi ewlenin tal-prestazzjoni rigward l-evoluzzjoni tal-iskedi ta' żmien tal-ikkompletar tat-TFIs

Anness III - Indikaturi ewlenin tal-prestazzjoni rigward l-evoluzzjoni tal-ispejjeż tal-kostruzzjoni tat-TFIs

Anness IV - Ħarsa ġenerali lejn l-azzjonijiet sottostanti magħżula li ġew awditjati, u d-dettalji tagħhom (ċifri f'miljun EUR)

Anness V - Ħarsa ġenerali lejn id-dewmien fl-implimentazzjoni għall-azzjonijiet magħżula

Anness VI - Ħarsa ġenerali lejn il-bidliet fl-allokazzjonijiet oriġinali għas-17-il azzjoni awditjata (ċifri f'miljun EUR)

Abbrevjazzjonijiet u glossarju

Risposti tal-Kummissjoni

Tim tal-awditjar:

Kronoloġija

Sommarju eżekuttiv

I Il-megaproġetti tat-trasport ikkofinanzjati mill-UE huma proġetti kbar b'dimensjoni transfruntiera. F'dan ir-rapport, aħna dawn insejħulhom "Infrastrutturi Emblematiċi fil-Qasam tat-Trasport" (TFIs). Dawn jikkonċernaw links ewlenin li huma rilevanti għall-ikkompletar tan-network tat-trasport tal-UE. Dawn it-TFIs jiswew aktar minn EUR 1 000 000 000 kull wieħed u huma mistennija li jwasslu benefiċċji soċjoekonomiċi.

Mill-2013 'il hawn, il-pjan tal-UE kien li n-network ewlieni tat-trasport tal-UE jkun lest sal-2030. It-Trattat jagħti lill-Istati Membri r-responsabbiltà li jimplimentaw proġetti fin-network tat-trasport. L-UE tikkontribwixxi għall-iżvilupp tan-network trans-Ewropew billi tidentifika u tappoġġa proġetti ta' interess komuni.

L-appoġġ mill-EU għall-elementi differenti tat-TFIs jassisti lill-Istati Membri biex jilħqu dawn l-objettivi, filwaqt li joħloq ukoll valur miżjud tal-UE.

II Aħna vvalutajna jekk il-Kummissjoni Ewropea kinitx żgurat li t-TFIs transfruntiera, li huma kkofinanzjati mill-UE u li jagħmlu parti min-netwerk ewlieni tat-trasport tal-UE, kinux ippjanati tajjeb u effiċjenti. Biex nagħmlu dan, aħna analizzajna jekk il-Kummissjoni kinitx żgurat li l-proċessi applikati fl-Istati Membri għat-twassil tat-TFIs humiex se jwasslu biex il-kurituri tan-network ewlieni jkunu kkompletati u operazzjonali sal-2030; jekk l-ippjanar tat-TFIs huwiex ta' kwalità tajba, robusta u trasparenti; jekk l-implimentazzjoni tat-TFIs hijiex effiċjenti; u jekk is-superviżjoni tal-Kummissjoni fuq l-investimenti kkofinanzjati mill-UE fl-azzjonijiet li jagħmlu parti mit-TFIs hijiex adegwata.

III Aħna għażilna tmien TFIs li kellhom impatt transfruntier fuq sebgħa mid-disa' kurituri tan-network ewlieni. L-awditu kien jinvolvi 13-il Stat Membru u kopra l-infrastruttura tat-toroq u tal-ferroviji, il-passaġġi fuq l-ilma interni, u kombinamenti ta' infrastruttura tal-ferroviji u tat-toroq, kif ukoll ta' dik marittima u tal-ferroviji. L-ispiża totali kienet tammonta għal EUR 54.0 biljun; sal-lum, l-ammont tal-kofinanzjament mill-UE allokat għat-tmien TFIs magħżula kien ta' EUR 7.5 biljun, li EUR 3.4 biljun minnhom kienu diġà ġew żborżati. Aħna awditjajna wkoll 17-il azzjoni sottostanti li jagħmlu parti minn dawn it-TFIs.

IV B'mod ġenerali, aħna għamilna l-osservazzjonijiet li ġejjin.

- Huwa probabbli li sitta mit-tmien TFIs analizzati, inklużi l-linji ta' aċċess, mhux se jkunu jistgħu joperaw bil-kapaċità sħiħa tagħhom sal-2030, kif kien ippjanat fl-2013. Peress li t-TFIs u l-linji ta' aċċess tagħhom jikkostitwixxu links ewlenin fil-

kurituri tan-network ewlieni, huwa għaldaqstant improbabbli li l-konnettività tan-network ewlieni tat-trasport tal-UE se tilħaq il-potenzjal sħiħ tagħha sal-2030, u dan jimplika li la n-network tat-trasport tal-UE u lanqas l-effetti mistennija tan-network ma huma se jitwasslu sa dak iż-żmien. Barra minn hekk, mhux it-TFIs ferrovjarji kollha se jkunu konformi mar-rekwiżiti minimi tar-Regolament dwar it-TEN-T għat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija sal-2030.

L-Istati Membri għandhom prijoritajiet nazzjonali differenti, li jistgħu jikkoinċidu jew le ma' investimenti li huma meħtieġa fuq il-kurituri transnazzjonali tal-UE. L-Istati Membri għandhom ukoll proċeduri differenti għat-twettiq tax-xogħlijiet kif ukoll ritmi differenti fir-rigward tal-implimentazzjoni. L-appoġġ u l-oppożizzjoni għat-TFIs ivarjaw ferm u l-prijoritajiet politiċi jistgħu jinbidlu matul iż-żmien. Il-Kummissjoni hija responsabbli mill-ġestjoni finanzjarja tajba tal-kofinanzjament mill-UE li jingħata biex tiġi appoġġata l-kostruzzjoni tat-TFIs. Biex tissorvelja l-ikkompletar f'waqtu tan-network min-naħa tal-Istati Membri, il-Kummissjoni għandha għodod legali limitati biex tinforza l-prijoritajiet stabbiliti tal-UE. Madankollu, hija għadha ma użatx dawn l-għodod, ħlief għal xi atti ta' implimentazzjoni, anki fejn huwa diġà magħruf li huwa improbabbli li ċerti kurituri se jkunu qed joperaw bil-kapaċità sħiħa tagħhom sal-2030. Id-dewmien fil-kostruzzjoni u fit-tħaddim tat-TFIs ipoġġi f'riskju l-funzjonament effettiv ta' ħamsa mid-disa' kurituri tat-TEN-T.

- Aħna sibna li jeħtieġ li jsir titjib fl-ippjanar ta' xi elementi ewlenin tat-tmien TFIs li eżaminajna u li kien hemm riskju li t-tbassir tat-traffiku kien ottimist iżżejjed. Nofs it-tbassir tat-traffiku ma kienx ikkoordinat tajjeb. Għat-TFIs Lyon-Turin u Seine-Scheldt, it-tbassir preċedenti tat-traffiku tal-merkanzija huwa ferm ogħla mil-livelli tat-traffiku attwali. Għall-Mina ta' Bażi ta' Brenner, it-tliet Stati Membri għadhom ma wettqux studju armonizzat dwar it-traffiku, u kkontestaw iċ-ċifri u l-metodi ta' xulxin, filwaqt li l-Kummissjoni ma wettqitx analiżi indipendenti proprja tagħha tal-ħtiġijiet.

  Analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji jitwettqu għall-partijiet kostitwenti tat-TFIs. Madankollu, għat-tmien TFIs kollha inklużi fil-kampjun tagħna, l-ebda analiżi tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji ma ntużat b'mod xieraq bħala għodda għat-teħid ta' deċiżjonijiet għat-TFIs fl-intier tagħhom. Ma kien hemm l-ebda analiżi tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji li tkopri x-xogħol kollu li ġie propost għal TFI sħiħa qabel ma jingħata l-kofinanzjament mill-UE. Rigward l-involviment tal-partijiet ikkonċernati, aħna sibna xi prattiki tajbin, iżda wkoll każijiet fejn il-partijiet ikkonċernati setgħu jiġu inklużi b'mod aħjar. F'dan il-proċess, il-Kummissjoni mhijiex viżibbli biżżejjed biex tippromwovi l-valur miżjud tal-UE pprovdut mit-TFIs.

- L-implimentazzjoni tat-TFIs mhijiex effiċjenti. Għat-8 TFIs magħżula, iż-żmien medju tal-kostruzzjoni huwa ta’ 15-il sena. Il-prattika ta’ kofinanzjament ta’ partijiet iżgħar tat-TFIs f’kompetizzjoni artifiċjali ma’ proġetti oħra li ma jagħmlux parti minn TFI twassal għad-duplikazzjoni tal-isforzi, mhijiex effiċjenti, u tirriskja li jkun hemm telf ta’ sorveljanza, filwaqt li fi ħdan il-Kummissjoni ma hemm l-ebda ċentru ta’ kompetenza li huwa responsabbli milli jmexxi u jiggwida lill-promoturi tal-proġetti sabiex jiżdiedu l-effiċjenza u l-effettività tal-kofinanzjament mill-UE għat-TFIs.

  Fit-tmien TFIs kollha, il-bidliet fit-tfassil u fl-ambitu matul iż-żmien sa issa wasslu għal żidiet fl-ispejjeż li jammontaw għal EUR 17.9 biljun (jew 47 %) meta mqabbla mal-istimi inizjali tal-ispejjeż. Hemm ukoll livelli għolja ta’ burokrazija. Għall-awtostrada A1 fir-Rumanija, li għandha tul ta’ 582 km, għal kull 7 km ta’ awtostrada huwa meħtieġ permess tal-bini, u għal kull 26 km hija meħtieġa awtorizzazzjoni ambjentali.

  Kien hemm dewmien twil ħafna: għall-partijiet prinċipali tat-TFIs, mingħajr ma jittieħed inkunsiderazzjoni ż-żmien meħtieġ għall-infrastruttura ta’ konnessjoni tagħhom, id-dewmien medju għall-bidu tal-operat kien ta’ 11-il sena. Dan għandu konsegwenzi sinifikanti għas-sikurezza, u jpoġġi f’riskju l-effiċjenza tal-kofinanzjament mill-UE. Aħna osservajna wkoll li EUR 1.4 biljun ta’ kofinanzjament mill-UE kien diġà ġie rtirat meta mqabbel mal-allokazzjonijiet oriġinali għal 17-il azzjoni awditjata.

- Is-sorveljanza tal-Kummissjoni f’dak li jirrigwarda l-ikkompletar tal-kurituri tan-network ewlieni mill-Istati Membri hija distanti. Biex tissorvelja l-progress li sar, hija tuża sistema ta’ informazzjoni biex tikkoordina u tappoġġa l-politika, u tiddependi mill-għajnuna li tingħata mill-Koordinaturi Ewropej, li għandhom ftit riżorsi u setgħat limitati biex ikunu jistgħu jwettqu superviżjoni effettiva. Taħt ġestjoni kondiviża, fejn ir-responsabbiltà primarja għall-implimentazzjoni taqa’ taħt l-Awtorità Maniġerjali rilevanti, aħna sibna każijiet ta’ użu subottimali ta’ fondi mill-UE li jammontaw għal EUR 12.4 miljun, kif ukoll il-ħela ta’ EUR 3.7 miljun f'kofinanzjament mill-UE għall-awtostrada A1 fir-Rumanija.

  Il-Kummissjoni għadha tgħaqqad il-kofinanzjament li jingħata mill-UE għall-proġetti esklużivament mal-outputs. Hija ma tiġborx informazzjoni dwar ir-riżultati u dwar il-grad ta’ suċċess tal-investimenti fil-livell tat-TFI (jiġifieri, jekk it-TFI hijiex se tilħaq ir-riżultati mistennija tagħha u meta). Ma hemm l-ebda proċedura speċifika għall-ġbir tad-*data* biex tivvaluta b’mod indipendenti, qabel ma jiġi impenjat il-kofinanzjament mill-UE, jekk l-ispeċifikazzjonijiet tal-kostruzzjoni humiex xierqa għal-livelli potenzjali tat-traffiku fuq it-TFIs. Għar-Rail Baltica, l-analiżi tagħna tissuġġerixxi li għal-linja ferrovjarja mħallta ta’ veloċità għolja, is-

sostenibbiltà ekonomika tista’ tkun f’riskju, anki għall-konnessjoni sa Varsavja. Għal-link fiss tal-Fehmarn Belt, il-Kummissjoni ma vvalutatx b’mod kritiku l-ispiża għolja ħafna tal-linja ta’ aċċess Ġermaniża għal-linja ferrovjarja ta’ veloċità għolja proposta bejn Copenhagen u Hamburg, li tista’ tilħaq sa EUR 46 miljun għal kull km. Dan kollu jnaqqas b’mod sinifikanti l-kosteffettività ta’ din il-linja ta’ aċċess imtejba. Il-parti ta’ din il-linja ferrovjarja li tgħaddi mil-link fiss tal-Fehmarn Belt se tintuża minn 1 000 000 passiġġier biss kull sena f’kull direzzjoni, u dan l-ammont huwa ftit wisq biex din tkun ekonomikament sostenibbli.

Reċentement, il-Kummissjoni bdiet tagħmel użu mid-deċiżjonijiet ta’ implimentazzjoni. Dawn jikkostitwixxu pass ’il quddiem lejn superviżjoni aktar mill-qrib min-naħa tal-Kummissjoni f'dak li jirrigwarda l-ikkompletar tal-kurituri tan-network ewlieni mill-Istati Membri, permezz tat-twassil tat-TFIs. Madankollu, dawn id-deċiżjonijiet għadhom ma jinkludux regoli ċari dwar ir-responsabbiltà tal-partijiet kollha, inkluża l-Kummissjoni nfisha; huma għandhom ukoll dgħufijiet f’dak li jikkonċerna l-indirizzar tal-kwistjonijiet kritiċi kollha, ma jqisux ir-riżultati antiċipati, u ma jirrikjedux evalwazzjoni *ex post* sabiex jittieħdu tagħlimiet mill-esperjenzi tal-passat.

V Biex tiġi appoġġata l-ġestjoni finanzjarja tajba meta jingħata kofinanzjament mill-UE għat-TFIs, aħna nirrakkomandaw li jenħtieġ li l-Kummissjoni:

(a) tirrevedi u tapplika l-għodod attwali biex tinforza l-ippjanar fit-tul;

(b) tirrikjedi analiżi aħjar qabel ma tiddeċiedi li tipprovdi kofinanzjament mill-UE għal megaproġetti (simili għal dawk tat-TFIs);

(c) issaħħaħ il-prattiki ta’ ġestjoni tagħha fir-rigward tal-kofinanzjament mill-UE għal azzjonijiet li jagħmlu parti minn megaproġetti (simili għal dawk tat-TFIs) u

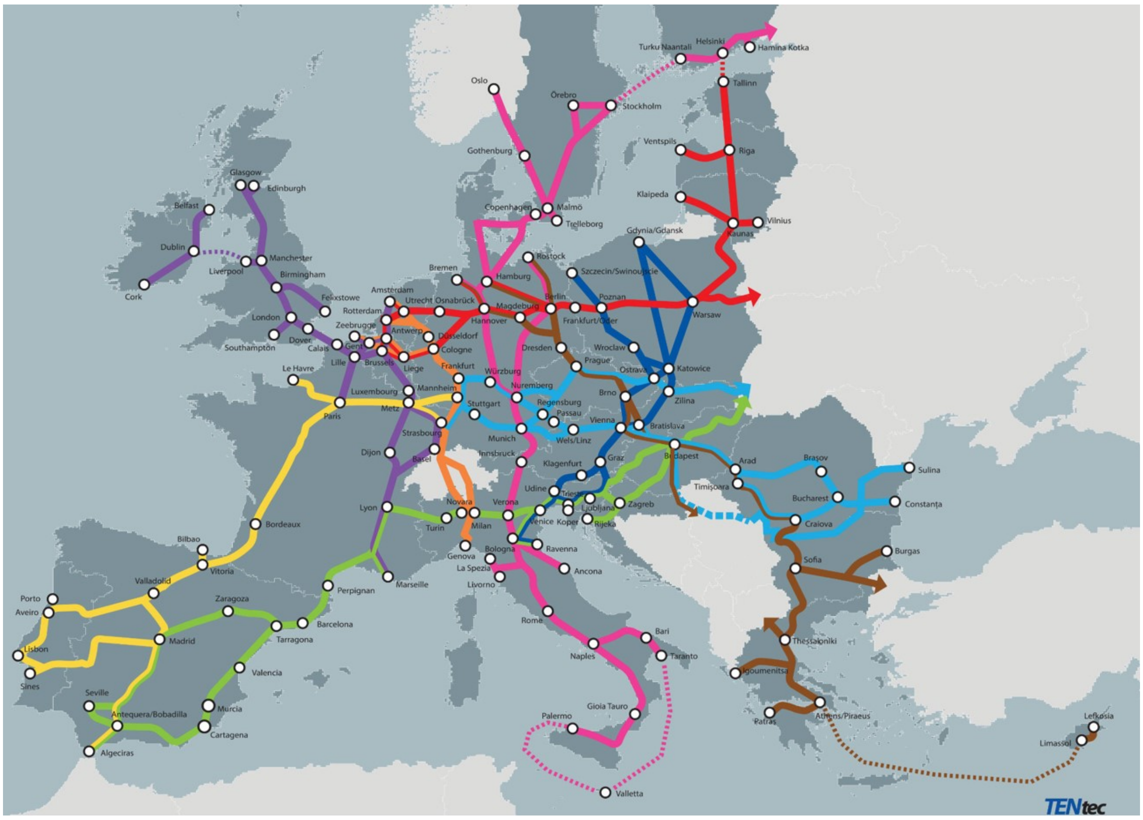
(d) tkompli tiżviluppa l-għodda tad-deċiżjoni ta’ implimentazzjoni billi tipproponi tali deċiżjoni għal kull TFI transfruntiera u ssaħħaħ ir-rwol tal-Koordinaturi Ewropej.

Introduzzjoni

Networks Trans-Ewropej tat-Trasport: jinbena network ewlieni sal-2030

01 Il-Politika Komuni tat-Trasport tal-UE, li hija stipulata fit-Trattat ta' Ruma (1957), ġiet stabbilita biex tinħoloq żona komuni tat-trasport fl-Ewropa kollha. Mill-2013 'il hawn, l-objettiv operattiv prijoritarju huwa li jinbena "network ewlieni" sal-2030, u "network komprensiv" sal-2050. Fin-network ewlieni, hemm disa' kurituri (ara l-*Istampa 1*); kull wieħed ikopri bosta modi tat-trasport.

Stampa 1 – Il-kurituri tan-network ewlieni tat-TEN-T



Sors: is-sit web tad-DĠ MOVE: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en.

02 Skont it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea[1], l-Istati Membri jerfgħu r-responsabbiltà għall-implimentazzjoni ta' proġetti fin-network . Il-mod li bih jagħmlu dan huwa rregolat mir-Regolament dwar it-TEN-T tal-2013[2]. Dan ir-Regolament jikkonferma li t-teħid ta' deċiżjonijiet dwar proġetti speċifiċi jibqa' taħt ir-responsabbiltà tal-Istati Membri. Ir-rwol tal-Unjoni Ewropea huwa li hija tikkontribwixxi għall-iżvilupp tan-network trans-Ewropew tat-trasport billi tistabbilixxi linji gwida; tidentifika u tappoġġa proġetti ta' interess komuni; u timplimenta miżuri biex tiżgura l-interoperabbiltà[3]. Tali linji gwida u proġetti jirrikjedu l-approvazzjoni ta' kull Stat Membru kkonċernat. Ir-rwol tal-Kummissjoni Ewropea huwa li tiżgura li l-Istati Membri jimplimentaw il-kurituri tan-network ewlieni fiż-żmien stipulat.

03 L-ikkompletar tal-kurituri transnazzjonali jeħtieġ li titqies bħala kwistjoni tal-ogħla prijorità. Studju tal-2015[4], li ġie ffinanzjat mill-Kummissjoni biex jintwera l-impatt tal-ikkompletar tan-network , indika li jekk l-Istati Membri u l-partijiet ikkonċernati l-oħra jonqsu milli jimplimentaw in-network bħala l-element ċentrali tal-politika l-ġdida dwar it-TEN-T, l-ekonomija tal-UE kieku titlef il-potenzjal ta' tkabbir ta' 1.8 %, u 10 miljun fi snin ta' xogħol ta' impjiegi kieku ma jimmaterjalizzawx.

Ġestjoni u finanzjament tat-TFIs fil-livell tal-UE

04 Fil-livell tal-UE, it-tfassil u l-implimentazzjoni tal-politika tat-trasport jaqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-Kummissjoni, b'mod aktar preċiż, taħt dik tad-Direttorat Ġenerali għall-Mobbiltà u t-Trasport (DĠ MOVE). Il-Kummissjoni u l-Istati Membri huma responsabbli b'mod konġunt milli jiżguraw li l-kurituri tan-network ewlieni jwasslu r-riżultati mistennija tagħhom. Il-Kummissjoni tista' taġġusta wkoll il-proċessi ta' superviżjoni li huma relatati mal-ġestjoni tal-kofinanzjament mill-UE lejn it-TFIs biex timmassimizza l-effettività tal-kurituri tan-network ewlieni. Il-Kummissjoni hija

[1] It-Titolu XVI, l-Artikoli 170 sa 172 tal-Verżjoni konsolidata tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea; ĠU C 202/47 tas-7.6.2016.

[2] Ir-Regolament (UE) Nru 1315/2013 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-11 ta' Diċembru 2013 dwar il-linji gwida tal-Unjoni għall-iżvilupp tan-network trans-Ewropew tat-trasport u li jħassar id-Deċiżjoni Nru 661/2010/UE, ĠU L 348, 20.12.2013, pp. 1-128.

[3] "Interoperabbiltà" tfisser l-abbiltà, inklużi l-kundizzjonijiet regolatorji, tekniċi u operazzjonali, tal-infrastruttura f'mezz ta' trasport biex tippermetti l-flussi ta' traffiku siguri u mhux interrotti li jiksbu l-livelli ta' prestazzjoni meħtieġa għal dik l-infrastruttura jew mezz.

[4] Frauenhofer ISI, " Cost of non-completion of the TEN-T", Rapport Finali, 15.6.2015.

responsabbli mis-superviżjoni tal-implimentazzjoni korretta ta’ programmi kkofinanzjati mill-UE, inkluż l-appoġġ mill-UE għat-TFIs (megaproġetti tat-trasport bi spejjeż totali ta’ aktar minn EUR 1 000 000 000).

05 Taħt ġestjoni kondiviża, sistema fejn ir-responsabbiltà għall-infiq tal-baġit hija kondiviża mal-Istati Membri, il-Kummissjoni tistabbilixxi linji gwida għall-ippjanar ta’ programmi operazzjonali (PO), u tinnegozja, tapprova u timmonitorja l-implimentazzjoni tal-PO proposti mill-Istati Membri. Id-Direttorat Ġenerali għall-Politika Reġjonali u Urbana (DĠ REGIO) jappoġġa l-proġetti tat-trasport permezz tal-Fond Ewropew għall-Iżvilupp Reġjonali (FEŻR) u l-Fond ta’ Koeżjoni (FK), u jerfa’ r-responsabbiltà ġenerali għall-użu xieraq tal-fondi. Fil-livell nazzjonali jew reġjonali, awtorità maniġerjali hija responsabbli mill-ġestjoni tal-programmi operazzjonali, inkluż l-għażla tal-proġetti, kif ukoll il-monitoraġġ u r-rappurtar dwar l-implimentazzjoni tal-proġetti. Madankollu, taħt il-qafas legali attwali, il-Kummissjoni Ewropea hija responsabbli mill-approvazzjoni tal-kontribuzzjoni mill-UE għall-proġetti tat-trasport bi spiża totali eliġibbli ogħla minn EUR 75 miljun (proġetti maġġuri).

06 F’ġestjoni diretta, l-applikazzjonijiet għall-kofinanzjament mill-UE jsiru permezz tal-programm Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa (FNE) b'rispons għas-sejħiet għal proposti li jiġu organizzati perjodikament. Dawn jiġu evalwati mill-Kummissjoni bl-appoġġ tal-Aġenzija Eżekuttiva għall-Innovazzjoni u n-network s (INEA) tagħha, skont il-kundizzjonijiet ta’ finanzjament u l-kriterji ta’ eliġibbiltà, ta’ għażla u ta’ għoti li jiġu mħabbra fis-sejħiet.

Ambitu u approċċ tal-awditjar

07 L-idea li nwettqu awditu dwar megaproġetti ta’ infrastruttura tat-trasport ġiet inizjalment żviluppata fi ħdan il-QEA. L-importanza ta’ dan is-suġġett ġiet enfasizzata minn talba li saret fl-2017 min-naħa tal-Konferenza tal-Presidenti tal-Kumitati tal-Parlament Ewropew, biex il-QEA twettaq awditu dwar l-investimenti fi proġetti kbar tat-trasport (megaproġetti ta’ aktar minn EUR 1 000 000 000)[5]. Il-Kummissjoni kienet diġà rreferiet għal tali proġetti bħala proġetti kbar b’dimensjoni transfruntiera[6].

Għall-finijiet ta’ dan ir-rapport, “infrastrutturi emblematiċi fil-qasam tat-trasport” (TFIs) huma kwalunkwe infrastruttura tat-trasport ikkofinanzjata mill-UE bi spiża totali stmata ta’ aktar minn EUR 1 000 000 000. Għall-għażla tal-kampjun tal-awditjar, aħna żidna wkoll il-karatteristiċi li ġejjin:

- l-allokazzjoni jew il-ħlas ta' ammont sinifikanti ta' kofinanzjament mill-UE (ma stabbilejna l-ebda limitu kwantitattiv);
- ir-rilevanza għall-ikkompletar tan-netwerk tat-trasport fl-UE (b’mod partikolari fir-rigward tal-links transfruntiera);
- l-impatt soċjoekonomiku trasformattiv li mistenni jwassal.

08 Aħna vvalutajna jekk il-Kummissjoni Ewropea kinitx żgurat li t-TFIs huma ppjanati tajjeb u effiċjenti. Aħna analizzajna jekk:

(a) il-Kummissjoni hijiex qed tiżgura li l-proċessi applikati fl-Istati Membri għat-twassil tat-TFIs humiex se jwasslu biex il-kurituri tan-network ewlieni jkunu kkompletati u operazzjonali sal-2030;

(b) l-ippjanar tat-TFIs huwiex robust u trasparenti;

(c) l-implimentazzjoni tat-TFIs hijiex effiċjenti; u

(d) is-superviżjoni tal-Kummissjoni f'dak li jirrigwarda l-investimenti fit-TFIs ikkofinanzjati mill-UE hijiex adegwata.

---

[5] Biex teżamina dawn il-proġetti f’dak li jikkonċerna l-aspetti ta’ spiża/benefiċċju u trasparenza, kif ukoll biex tagħmel paragun bejn l-ispiża stmata fil-bidu tal-proġetti vis-à-vis l-ispejjeż reali fl-ikkompletar.

[6] COM (2016) 359 final tal-1.6.2016, “L-Ewropa tinvesti mill-ġdid – Rendikont tal-Pjan ta' Investiment għall-Ewropa u l-passi li jmiss”.

09 Dan il-kompitu tal-awditjar huwa partikolarment rilevanti u f'waqtu għal għadd ta' raġunijiet. F'rapporti preċedenti tal-QEA[7], diġà kien hemm referenza għall-ħtieġa urġenti li r-Regolament dwar it-TEN-T jiġi rivedut biex isir aktar realistiku. Flimkien mal-bidla lejn modi tat-trasport b'livell baxx ta' emissjonijiet tal-karbonju, it-TFIs huma intenzjonati biex jindirizzaw il-links ewlenin neqsin li jimpedixxu l-ikkompletar tal-kurituri tan-network ewlieni.

10 Aħna għażilna kampjun ta' 8 TFIs li kien jinvolvi 13-il Stat Membru u kien jinkludi bosta tipi ta' infrastruttura tat-trasport, iżda billi l-ferroviji u l-passaġġi tal-ilma interni jitqiesu li huma ta' importanza vitali biex tiġi appoġġata l-bidla lejn mobbiltà b'livell baxx ta' emissjonijiet tal-karbonju, aħna ffukajna aktar fuq dawn it-tipi ta' investimenti transfruntiera. L-***Anness I*** ta' dan ir-rapport jinkludi deskrizzjoni qasira tat-TFIs magħżula. L-***Anness II*** u l-***Anness III*** jipprovdu indikaturi ewlenin tal-prestazzjoni dwar l-evoluzzjoni tal-ispejjeż u t-tempestività għal dawn it-TFIs.

11 Aħna awditjajna l-involviment tal-Kummissjoni fl-ippjanar, fl-implimentazzjoni u fis-superviżjoni tal-kofinanzjament mill-UE tat-tmien TFIs li ġejjin (ara l-***Istampa 2***):

(1) ir-**Rail Baltica**: linja ferrovjarja li tgħaqqad l-Estonja, il-Latvja u l-Litwanja mal-Polonja u, tistabbilixxi link mal-Finlandja (fuq il-kuritur tal-Baħar tat-Tramuntana-Baltiku);

(2) il-**link Lyon-Turin**: link ferrovjarju transfruntier li jgħaqqad lil Franza mal-Italja (fuq il-kuritur tal-Mediterran);

(3) il-**Mina ta' Bażi ta' Brenner**: link ferrovjarju transfruntier li jgħaqqad l-Awstrija mal-Italja (fuq il-kuritur Skandinavu-Mediterranju);

(4) il-**link fiss tal-Fehmarn Belt**: konnessjoni ferrovjarja/bit-triq bejn id-Danimarka u l-Ġermanja (fuq il-kuritur Skandinavu-Mediterranju);

(5) il-**Basque Y u l-konnessjoni tagħha ma' Franza**: konnessjoni ferrovjarja ta' veloċità għolja li tgħaqqad lil Vitoria fi Spanja ma' Bordeaux fi Franza (fuq il-kuritur tal-Atlantiku);

[7] Pereżempju, ir-Rakkomandazzjoni 1 tar-Rapport Speċjali Nru 23/2016 tal-QEA ("It-trasport marittimu fl-UE: f'baħar ta' inkwiet – sar ħafna investiment li la huwa effettiv u lanqas sostenibbli") u r-Rakkomandazzjoni 1 tar-Rapport Speċjali Nru 19/2018 dwar it-Trasport Ferrovjarju ta' Veloċità Għolja ("network ferrovjarju Ewropew ta' veloċità għolja: mhuwiex realtà iżda huwa sistema frammentata u ineffettiva").

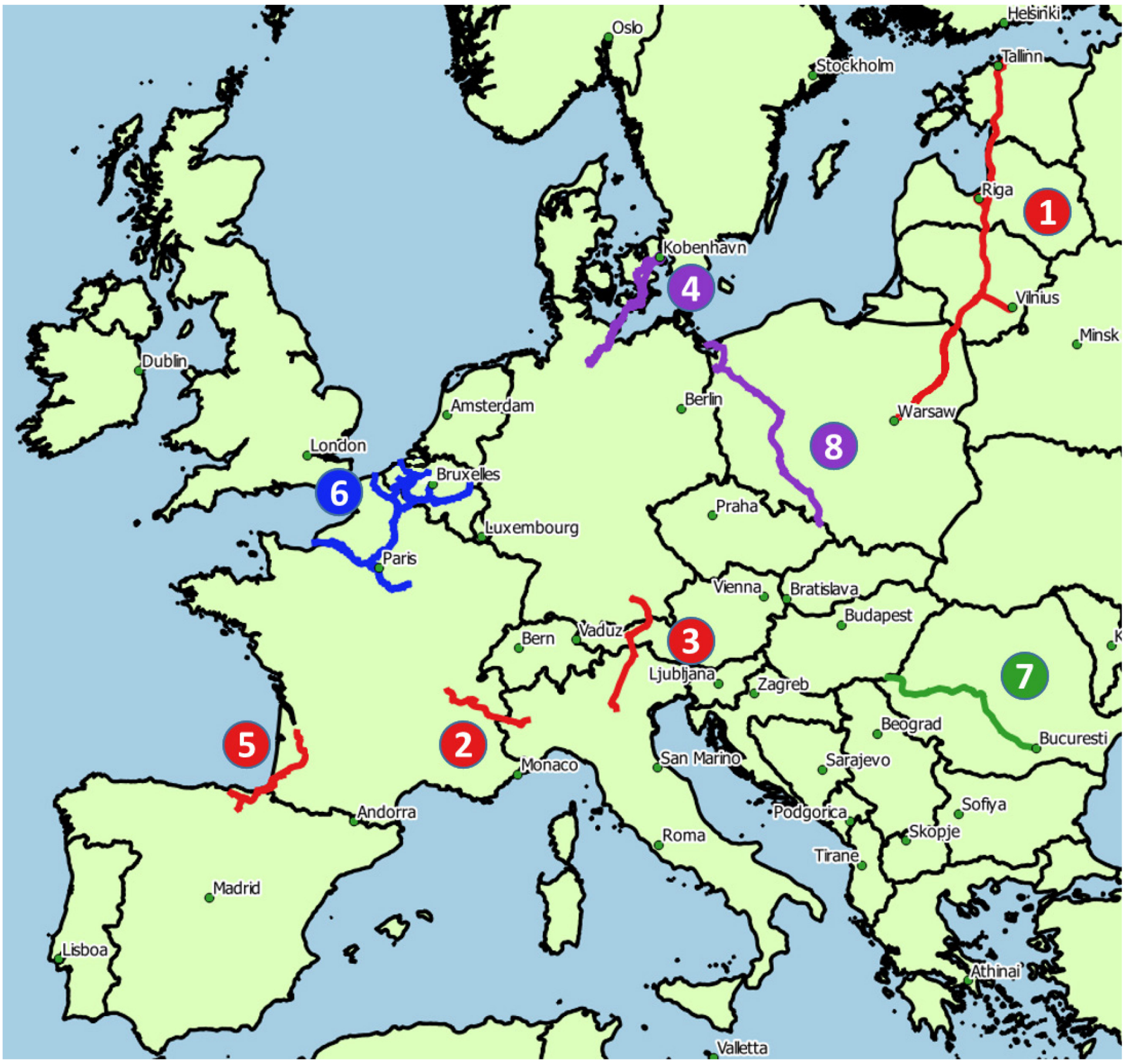
(6) il-**link Seine-Scheldt**: oriġinarjament kien link ta' passaġġi fuq l-ilma interni bejn ix-xmajjar Seine u Scheldt, li evolva f'network ta' passaġġi fuq l-ilma interni fi Franza u l-Belġju (fuq il-kurituri tal-Baħar tat-Tramuntana-Mediterran u tal-Atlantiku);

(7) L-**awtostrada A1** fir-Rumanija (fuq il-kuritur tar-Renu-Danubju);

(8) il-**linja ferrovjarja E59** fil-Polonja u l-konnessjoni tagħha mal-portijiet ta' **Szczecin u Swinoujscie** (fuq il-kuritur Baltiku-Adrijatiku).

Biex nivvalutaw il-ġestjoni finanzjarja tajba tal-investimenti, aħna analizzajna wkoll l-infrastrutturi anċillari addizzjonali li jeħtieġ li jiġu kkompletati qabel ma t-TFI tkun tista' titqies li qed topera bil-kapaċità sħiħa tagħha. Pereżempju, analizzajna l-medda Munich-Verona biex nivvalutaw jekk, ladarba tkun operazzjonali, il-Mina ta' Bażi ta' Brenner hijiex se tkun kompletament integrata, kif ippjanat, biex ittejjeb is-sitwazzjoni fuq il-kuritur Skandinavu-Mediterranju kemm għat-traffiku tal-merkanzija kif ukoll għal dak tal-passiġġieri.

Stampa 2 – Ħarsa ġenerali lejn it-TFIs magħżula għall-awditu



Sors: il-QEA. Fil-mappa, it-TFIs huma rrappreżentati minn kulur differenti skont il-mod tat-trasport rispettiv. Aħmar: ferroviji; blu: passaġġi fuq l-ilma interni; aħdar: toroq; vjola: aktar minn mod tat-trasport wieħed.

12 It-tmien TFIs fil-kampjun tagħna jinsabu fuq sebgħa mid-disa' kurituri tan-network ewlieni[8]. Mis-6 TFIs fil-kampjun tagħna li jibbenefikaw minn kofinanzjament mill-UE mmaniġġjat direttament, 4 jinsabu fuq il-lista ta' 30 proġett prijoritarju li ġiet approvata fl-2004 mill-Parlament Ewropew u mill-Kunsill. Dan jikkonċerna l-link ferrovjarju tal-assi ta' Brenner (Munich-Verona) u l-link ferrovjarju ta' veloċità għolja Lyon-Turin, li dehru fil-lista tal-1994, filwaqt li l-lista aġġornata tal-2004 kienet tinkludi wkoll il-link fiss tal-Fehmarn Belt u l-konnessjoni Seine-Scheldt għall-passaġġi fuq l-ilma interni. Għaldaqstant, dawn it-TFIs ġew skedati biex jiġu kkompletati sal-2020. Billi dawn it-TFIs kollha jinsabu fuq in-network ewlieni, id-data ta' skadenza attwali għall-ikkompletar tagħhom issa hija l-2030.

13 Fiż-żmien meta sar l-awditu, l-ispiża totali stmata tat-TFIs magħżula kienet tammonta għal EUR 54.0 biljun; l-ammont ta' kofinanzjament mill-UE allokat kien ta' EUR 7.5 biljun, u l-ammont li diġà kien ġie żborżat kien ta' EUR 3.4 biljun. It-***Tabella 1*** tagħti ħarsa ġenerali, ibbażata fuq is-sitwazzjoni fl-2019. Filwaqt li dan l-ammont ta' kofinanzjament mill-UE huwa sinifikanti, xorta waħda għadu relattivament limitat meta mqabbel mal-ispejjeż totali. Madankollu, bir-rata ta' finanzjament attwali għall-FNE u l-proposta tal-Kummissjoni għall-FNE 2, ir-rata massima ta' kofinanzjament mill-UE f'ġestjoni diretta tista' tilħaq sa 85 % tal-ispejjeż eliġibbli, meta jiġu ssodisfati kundizzjonijiet speċifiċi (pereżempju, implimentazzjoni transfruntiera konġunta, pajjiżi tal-koeżjoni u disponibbiltà suffiċjenti ta' fondi). Taħt ġestjoni kondiviża, ir-rata massima ta' kofinanzjament fil-perjodu ta' finanzjament pluriennali attwali u f'dak preċedenti kienet tammonta għal 85 % tal-ispejjeż eliġibbli totali, filwaqt li għall-perjodu ta' finanzjament pluriennali li jmiss ġiet proposta rata massima ta' kofinanzjament ta' 70 % (madankollu, din ir-rata tista' tapplika għal sehem akbar mill-ispejjeż totali).

[8] Aħna ma awditjajniex infrastrutturi li jinsabu fuq il-kurituri Orjent-Lvant tal-Mediterran u Renu-Alpi.

Tabella 1 – Ħarsa ġenerali lejn l-ispiża tat-TFIs magħżula (f'miljun EUR)

TFI	Spiża totali stmata (f'valuri tal-2019)	Appoġġ totali mill-UE li ġie allokat fiż-żmien meta sar l-awditu	Appoġġ totali mill-UE li tħallas fiż-żmien meta sar l-awditu
Rail Baltica	7 000*		
Link ferrovjarju Lyon-Turin	9 630	1 224	
Mina ta' Bażi ta' Brenner**	8 492	1 583	
Link fiss tal-Fehmarn Belt	7 711		
Basque Y u l-konnessjoni tagħha ma' Franza	6 500		
Link Seine-Scheldt***	4 969		
Awtostrada A1****	7 324		
Linja ferrovjarja E59*****	2 160	1 175	
TOTAL	**53 972**	**7 454**	**3 358**

* L-ispejjeż jinkludu l-provvedimenti għal riskji ta' żidiet futuri fl-ispejjeż, hekk kif ġew identifikati mill-awdituri. Sa issa, l-ispejjeż uffiċjali huma ddikjarati li jammontaw għal EUR 5.8 biljun.

** L-istima tal-ispejjeż, inklużi l-ammonti tal-inflazzjoni vvalorizzati minn qabel u r-riskji sat-tmiem mistenni tal-kostruzzjoni, tammonta għal EUR 9.301 biljun.

*** Iċ-ċifri jirreferu biss għall-komponent prinċipali tal-link Seine-Scheldt (il-Kanal ta' bejn ix-Xmara Seine u t-Tramuntana tal-Ewropa).

**** L-ispejjeż ma jinkludux is-sezzjoni Bucharest-Pitesti, li għaliha ma ġiet ipprovduta l-ebda evidenza tal-ispejjeż rilevanti.

***** L-ispejjeż ma jinkludux is-sezzjonijiet Świnoujście-Szczecin u Kędzierzyn Koźle-Chałupki.

Sors: il-QEA.

14 Kull TFI hija magħmula minn għadd ta' partijiet kostitwenti. Pereżempju, linja ferrovjarja ta' veloċità għolja ma tistax tinbena f'daqqa; minflok, din tinqasam f'sezzjonijiet individwali li jinbnew hekk kif jitlestew it-tħejjijiet kollha tal-proġetti sottostanti. Għal raġunijiet ta' ċarezza, f'dan ir-rapport, aħna nirreferu għal dawn il-proġetti sottostanti bħala "azzjonijiet". Flimkien mat-TFIs infushom, aħna vvalutajna wkoll b'mod separat 17 minn dawn l-azzjonijiet, li kollha kienu jagħmlu parti mit-8 TFIs magħżula. Aħna għażilna dawk l-azzjonijiet li rċevew l-akbar ammont ta' kofinanzjament mill-UE fil-perjodi ta' programmazzjoni 2007-2013 u 2014-2020. L-ispiża totali stmata hija ta' EUR 12.1 biljun; l-ammont ta' kofinanzjament mill-UE li ġie allokat għalihom huwa ta' EUR 5.9 biljun, li EUR 1.9 biljun minnhom diġà ġew żborżati. Dan il-finanzjament huwa parti mill-ammont kumplessiv tal-kofinanzjament mill-UE li jissemma fil-paragrafu preċedenti. Ara l-***Anness IV***.

15 Aħna ksibna l-evidenza tagħna minn għadd ta' sorsi. Wettaqna analiżi approfondita tal-pjanijiet strateġiċi ta' żvilupp fit-tul, relatati kemm mat-trasport tal-UE kif ukoll ma' dak nazzjonali u reġjonali, li kienu rilevanti għal kull TFI. Organizzajna laqgħat ta' ġbir ta' evidenza mal-persunal tal-Kummissjoni, mal-Koordinaturi Ewropej, ma' rappreżentanti ta' awtoritajiet tal-Istati Membri, reġjonali u lokali , kif ukoll mal-promoturi tal-proġetti. Aħna sibna wkoll appoġġ estern minn esperti fl-analiżi tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji u fl-evalwazzjoni ambjentali, u organizzajna sensiela ta' analiżijiet biex nivvalutaw l-użu potenzjali tat-TFIs għat-trasport tal-passiġġieri u tal-merkanzija, skont metodoloġija li tiddependi mid-*data* tal-Eurostat u mill-għodod ta' viżwalizzazzjoni tagħhom.

Osservazzjonijiet

Huwa improbabbli li n-network ewlieni se jkun qed jopera bil-kapaċità sħiħa tiegħu sal-2030, u l-Kummissjoni għandha għodod limitati biex tiżgura dan

Huwa probabbli li sitta mit-tmien TFIs analizzati, flimkien mal-infrastrutturi ta' konnessjoni tagħhom, mhux se jkunu jistgħu joperaw bil-kapaċità sħiħa tagħhom sal-2030.

16 Il-megaproġetti tat-trasport, li f'dan ir-rapport aħna nsejħulhom "TFIs", huma kruċjali biex jiġu indirizzati l-konġestjonijiet u jiġu eliminati l-links neqsin fuq il-kurituri tan-netwerk ewlieni tal-UE. L-ikkompletar tagħhom se jtejjeb il-konnettività tal-UE u se jikkontribwixxi biex jitwasslu l-benefiċċji kollha li jirriżultaw minn network li jiffunzjona tajjeb. Anki jekk il-kurituri ma joperawx bil-kapaċità sħiħa tagħhom sal-2030, pereżempju, minħabba dewmien fil-kostruzzjoni jew tat-TFIs jew inkella tal-infrastuttura anċillari tagħhom, jista' jkun hemm diġà xi effetti pożittivi li jirriżultaw mill-implimentazzjoni tagħhom li tkun għaddejja.

L-appoġġ mill-EU għall-elementi differenti tat-TFIs jassisti lill-Istati Membri biex jilħqu dawn l-objettivi, filwaqt li joħloq ukoll valur miżjud tal-UE.

Spiss, it-TFIs ikunu proġetti kbar. Kemm dan, kif ukoll il-fatt li dawn spiss ikunu transfruntiera jew ikollhom impatt minn naħa għal oħra tal-fruntiera, jagħmel l-ippjanar tekniku u finanzjarju kif ukoll l-implimentazzjoni tagħhom partikolarment kumplessi.

Aħna eżaminajna kemm huwa probabbli li t-tmien TFIs fil-kampjun tagħna se jwasslu l-benefiċċji kollha mistennija tagħhom sad-data ta' skadenza tal-2030, li ġiet stabbilita biex in-network ewlieni jiġi kkompletat bi standards tekniċi komuni, kif previst fir-Regolament dwar it-TEN-T. Biex nagħmlu dan, aħna wettaqna valutazzjoni tar-riskju, li kienet tinkludi kemm il-probabbiltà ta' dewmien fit-twassil tat-TFIs kif ukoll l-impatt li tali dewmien jista' jkollu, jekk u meta dan iseħħ, fuq l-ikkompletar tan-network .

Aħna l-ewwel ivvalutajna l-istat tal-progress proprju tat-tmien TFIs magħżula.

— Għal tlieta minnhom, huwa improbabbli ħafna li dawn se jkunu lesti sal-2030, hekk kif kien ippjanat fir-Regolament dwar it-TEN-T. Dawn huma l-linji ta' 297 km li jgħaqqdu l-Basque Y man-network ferrovjarju Franċiż; l-awtostrada A1 fir-Rumanija; u l-linja ferrovjarja E59 fil-Polonja. Dan huwa minħabba l-fatt li dawn

jieħdu żmien twil biex jinbnew, u x-xogħlijiet għal ċerti sezzjonijiet għadhom lanqas biss ġew ippjanati.

— Huwa improbabbli wkoll li TFI oħra (il-link Lyon-Turin) tkun lesta sal-2030, kif inhu ppjanat attwalment, minħabba li d-data ta' skadenza attwali għall-ikkompletar hija Diċembru 2029, u dan iħalli biss marġni żgħir għal dewmien potenzjali, filwaqt li l-azzjoni kkofinanzjata mill-UE għal din it-TFI kienet diġà ġiet affettwata minn dewmien fl-implimentazzjoni wara li ġiet iffissata d-data ta' skadenza għall-ikkompletar.

— Il-kostruzzjoni ta' erba' TFIs oħra (ir-Rail Baltica, il-link Fehmarn Belt, il-Mina ta' Bażi ta' Brenner u l-Kanal ta' bejn ix-Xmara Seine u t-Tramuntana tal-Ewropa, il-parti prinċipali tal-link Seine-Scheldt) attwalment hija ppjanata li tiġi kkompletata qabel l-2030 – b'bafers żgħar biex jakkomodaw dewmien potenzjali ulterjuri. Il-kostruzzjoni tal-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja Basque Y fit-territorju Spanjol (mingħajr il-konnessjoni ma' Franza) taqa' wkoll taħt din il-kategorija. Fil-każ tar-Rail Baltica, rapporti reċenti mill-Istituzzjonijiet Supremi tal-Awditjar Nazzjonali tal-Pajjiżi Baltiċi diġà ġibdu l-attenzjoni għal riskji ta' dewmien fl-implimentazzjoni, li jistgħu jħallu impatt negattiv fuq il-bidu tal-operat tat-TFI. L-Uffiċċju Nazzjonali tal-Awditjar tal-Latvja ġibed l-attenzjoni għal riskji ta' dewmien ta' bejn sena u erba' snin minħabba, fost affarijiet oħra, bidu tardiv u proċeduri nazzjonali burokratiċi relatati mal-esproprjazzjoni tal-art. B'mod simili, għall-mina ta' Bażi ta' Brenner, il-Qorti tal-Awditjar Awstrijaka indikat dewmien potenzjali ta' sentejn aktar, li jkun ifisser li l-Mina ma tkunx operazzjonali qabel l-2030.

17 Madankollu, din il-valutazzjoni tapplika biss għall-infrastruttura prinċipali nfisha. L-infrastruttura anċillari addizzjonali trid tiġi kkompletata wkoll qabel ma l-infrastruttura prinċipali tkun tista' titqies li tista' topera bil-kapaċità sħiħa tagħha u twassal l-effetti kollha tan-network tagħha. Aħna vvalutajna l-istat attwali tal-ippjanar tal-infrastruttura ta' konnessjoni, bħal-linji ta' aċċess li huma konnessi man-network s ferrovjarji konvenzjonali eżistenti, it-terminals multimodali li jappoġġaw it-trasport minn passaġġi fuq l-ilma interni u t-trasport ferrovjarju tal-merkanzija, kif ukoll il-konnessjonijiet man-network tat-toroq eżistenti. Meta jittieħed inkunsiderazzjoni ż-żmien meħtieġ biex jiġu kkompletati l-infrastrutturi tat-trasport, aħna nqisu li huwa improbabbli li sitta mit-tmien TFIs se jkunu qed joperaw bil-kapaċità sħiħa tagħhom sad-data ta' skadenza tal-2030 stipulata fir-Regolament dwar it-TEN-T. Pereżempju, għall-Mina ta' Bażi ta' Brenner (BBT), is-sezzjoni Ġermaniża tal-linji ta' aċċess tat-Tramuntana tista' topera bil-kapaċità sħiħa tagħha biss bejn l-2040 u l-2050 (il-ħtieġa għal infrastruttura ġdida għadha qed tiġi diskussa). B'mod simili, għal-link Lyon-Turin, l-istrateġija attwalment fis-seħħ fi Franza tistabbilixxi l-2023 bħala d-data ta' skadenza għall-ikkompletar tal-ippjanar tal-linji ta' aċċess nazzjonali, li jfisser li l-benefiċċji tan-network li jirriżultaw mit-TFI se jimmaterjalizzaw bis-sħiħ biss wara l-2030.

18 Minħabba li dawn it-tmien TFIs jirrappreżentaw links ewlenin neqsin, id-dewmien fil-kostruzzjoni u fl-operat tagħhom jpoġġi f'riskju l-funzjonament effettiv ta' ħamsa mid-disa' kurituri tat-TEN-T, kif ippjanat oriġinarjament. Dan ifisser li huwa improbabbli li l-konnettività tan-network ewlieni tat-trasport tal-UE se tilħaq il-kapaċità sħiħa tagħha sal-2030, u dan jimplika li la n-network tat-trasport tal-UE u lanqas l-effetti mistennija tan-network ma huma se jitwasslu sa dak iż-żmien. Ara l-***Kaxxa 1*** għal eżempju.

Kaxxa 1 - Link nieqes li jxekkel il-kuritur u n-network

Ir-rotot alternattivi għal traffiku lejn il-Peniżola Iberika u minnha attwalment mhumiex sufficjenti biex iwasslu l-merkanzija permezz ta' linji ferrovjarji: il-linja konvenzjonali eżistenti sa Bordeaux għandha kapaċità baxxa wisq u teħtieġ titjib; huwa improbabbli ferm li l-konnessjoni lejn il-bqija tan-network ferrovjarju ta' veloċità għolja Spanjola (li tgħaddi minn Burgos) titlesta sal-2030 (attwalment il-medda Burgos-Vitoria għadha fil-fażi tal-istudju).

Minkejja li l-importanza tal-infrastruttura transfruntiera minn Vitoria (Spanja) sa Dax (Franza) ġiet affermata mill-ġdid minn żewġ summits Franciżi-Spanjoli (f'Novembru 2013 u f'Ġunju 2014), ix-xogħol ta' tħejjija fuq il-parti Franċiża tal-proġett (il-"Grand Projet du Sud-Ouest", jew il-GPSO), li ilu jiġi diskuss mis-snin disgħin, mhux se jibda qabel l-2037 billi l-gvern attwali jagħti prijorità lil xogħlijiet fuq infrastrutturi eżistenti aktar milli fuq il-bini ta' infrastrutturi ġodda. Il-Kummissjoni u l-Koordinatur Ewropew għamlu sforzi biex il-linja konvenzjonali eżistenti jiġu mtejba. Madankollu, f'dak li jirrigwarda l-kuritur, anki wara li jiġu kkompletati x-xogħlijiet fuq il-Basque Y fit-territorju Spanjol (id-data ta' skadenza uffiċjali l-aktar reċenti hija l-2023), il-konnessjoni ta' veloċità għolja maqbula ma' Franza mhux se tkun fis-seħħ għal żmien twil ħafna.

Il-linja ferrovjarja li taqsam il-Pirenej tal-Lvant (bejn Perpignan u Figueiras) ukoll qed tiffaċċja problemi operazzjonali: il-promotur tal-proġett iddikjara stat ta' falliment, billi kienu meħtieġa 22 xahar biex il-linja tibda topera ladarba x-xogħlijiet kienu ġew ikkompletati, u billi kien hemm ferm inqas ferroviji milli kien mistenni oriġinarjament. Impriża konġunta magħmula minn maniġers tal-infrastruttura Spanjoli u Franċiżi ħadet f'idejha l-ġestjoni ta' din il-linja u x-xogħlijiet ta' manutenzjoni biex is-servizz ferrovjarju limitat ikun jista' jitkompla[9].

Dan ifisser li, għal mill-inqas żewġ deċennji oħra, il-merkanzija li tkun ġejja mill-peniżola Iberika jew tkun diretta lejha, fil-biċċa l-kbira, se tkompli jew tuża t-trasport marittimu jew inkella tgħaddi mir-rotta fuq l-art permezz tat-trasport bit-triq (u dan jista' jxekkel it-tnaqqis tal-emissjonijiet tal-karbonju fis-settur tat-trasport).

9 Aħna rrapurtajna dwar dan matul l-awditu dwar il-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja: ara l-paragrafi 58 u 81 tar-Rapport Speċjali Nru 19/2018 dwar it-Trasport Ferrovjarju ta' Veloċità Għolja ("network ferrovjarju Ewropew ta' veloċità għolja: mhuwiex realtà iżda huwa sistema frammentata u ineffettiva").

19 Għat-TFIs ferrovjarji fil-kampjun tagħna, aħna vvalutajna wkoll jekk, tal-inqas, ir-rekwiżiti minimi tar-Regolament dwar it-TEN-T applikabbli għal-linji ferrovjarji tat-trasport tal-merkanzija jkunux fis-seħħ sal-2030. Dawn ir-rekwiżiti huma: (a) elettrifikazzjoni sħiħa tal-binarji ferrovjarji; (b) tal-anqas 22.5 tunnellata ta' tagħbija fuq il-fus, veloċità tal-linja ta’ 100 km/hr għall-ferroviji b’tul ta’ 740 m fuq gauge tal-binarji ta’ 1 435 mm; u (c) użu tas-Sistema Ewropea tal-Ġestjoni tat-Traffiku Ferrovjarju (ERTMS). Għar-Rail Baltica u għal tliet partijiet ta’ tliet TFIs oħra (il-Basque Y fi Spanja, il-Fehmarn Belt fid-Danimarka, u l-Mina ta’ Bażi ta' Brenner fl-Awstrija), huwa probabbli li l-linji ferrovjarji se jissodisfaw il-kundizzjonijiet tar-Regolament. Abbażi tal-informazzjoni attwalment disponibbli, huwa improbabbli li l-linji ta’ aċċess Ġermaniżi għall-Fehmarn Belt, il-linji ta’ aċċess Taljani għall-konnessjoni Munich-Verona u l-linja E59 fil-Polonja jkunu konformi għalkollox sal-2030. It-*Tabella 2* turi r-riżultati tal-analiżi li wettaqna tal-istat tal-progress tat-TFIs magħżula.

Tabella 2 – Valutazzjoni mill-QEA tal-istat tal-progress tat-TFIs magħżula

Nru	Infrastruttura Emblematika fil-Qasam tat-Trasport	Pajjiż	It-TFI nfisha se tkun operazzjonali sal-2030?	It-TFI, inkluża l-infrastruttura ta’ konnessjoni, se tkun qed topera bil-kapaċità sħiħa tagħha sal-2030?	It-TFI u l-infrastruttura ta’ konnessjoni se jissodisfaw ir-rekwiżiti tat-TEN-T sal-2030?
1	**Rail Baltica**	EE, LT, LV			
2	**Lyon - Turin**	FR			
		IT			
3	**Mina ta’ Bażi ta’ Brenner**	AT			
		DE	linji ta’ aċċess biss		
		IT			
4	**Link fiss tal-Fehmarn Belt**	DE			
		DK			
5	**Basque Y / GPSO**	ES			
		FR			
6	**Kanal ta’ bejn ix-Xmara Seine u t-Tramuntana tal-Ewropa**	FR			TFI mhux ferrovjarja
7	**Awtostrada A1**	RO			TFI mhux ferrovjarja
8	**Linja ferrovjarja E59**	PL			
			Riskju baxx		
	Didaskalija:		Riskju medju		
			Riskju għoli		

Sors: valutazzjoni mill-QEA.

Il-Kummissjoni għadha ma għamlitx użu mill-għodod legali limitati kollha tagħha biex tirreaġixxi

20 Il-pjan fit-tul tal-UE dwar in-network tat-trasport ġie introdott permezz tal-White Papers tal-Kummissjoni[10] u r-Regolament dwar it-TEN-T. L-istabbiliment f'waqtu u l-funzjonament tajjeb tal-kurituri tan-network ewlieni huma kruċjali biex jintlaħqu l-objettivi tal-politika tal-UE, u biex jiġu appoġġati l-prijoritajiet usa' tal-UE, jiġifieri li jiġu stimulati t-tkabbir u l-impjiegi u li jiġi indirizzat it-tibdil fil-klima.

21 Il-White Papers tal-Kummissjoni mhumiex vinkolanti fuq l-Istati Membri, li għandhom il-prijoritajiet nazzjonali proprji tagħhom. Barra minn hekk, ir-Regolament dwar it-TEN-T, għalkemm huwa legalment vinkolanti, fih dispożizzjonijiet li jippermettu lill-Istati Membri biex jiddevjaw mill-pjan li għandu jintlaħaq sad-data ta' skadenza tal-2030. Il-prijoritajiet nazzjonali jistgħu jinkludu jew le l-investimenti meħtieġa għall-kurituri transnazzjonali tal-UE. Pereżempju, l-ippjanar ta' Franza mhuwiex konformi mad-data ta' skadenza tal-2030 maqbula fir-Regolament (ara l-***Kaxxa 1***). Il-politika attwali tal-Ġermanja dwar l-ippjanar tal-infrastrutturi ma tagħti l-ebda prijorità speċifika għall-investimenti fil-kurituri tan-network ewlieni.

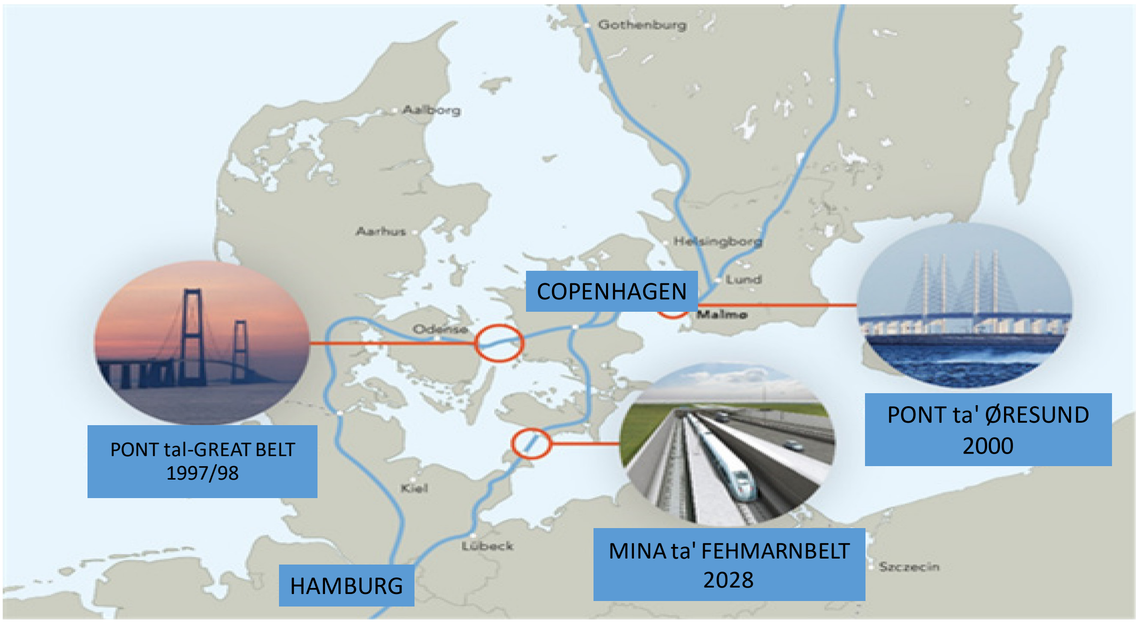
22 Għalkemm il-biċċa l-kbira mit-TFIs jikkostitwixxu links ewlenin neqsin li huma meħtieġa biex jiġu kkompletati l-kurituri tan-network ewlieni tal-UE, jew biex jiġu riżolti konġestjonijiet problematiċi, il-leġiżlatur ma ta l-ebda rwol lill-Kummissjoni, la fil-proċessi ta' valutazzjoni tal-ħtiġijiet u lanqas fit-teħid ta' deċiżjonijiet, f'dak li jikkonċerna l-proġetti individwali.

23 Barra minn hekk, l-Istati Membri għandhom proċeduri differenti għat-twettiq tax-xogħlijiet (eż. ir-regoli nazzjonali għal sejħiet għal offerti u l-ħruġ ta' permessi). Aħna osservajna wkoll dan li ġej: ir-rapidità fl-implimentazzjoni tvarja minn Stati Membru għal ieħor; l-appoġġ u l-oppożizzjoni għat-TFIs ivarjaw ferm; il-prijoritajiet politiċi jistgħu jinbidlu matul iż-żmien; u t-TFIs transfruntiera mhux dejjem jiġu appoġġati b'mod ugwali mill-Istati Membri kollha involuti. Dan iħalli impatt negattiv fuq l-implimentazzjoni u fuq il-links ewlenin fin-network . Pereżempju, il-link fiss tal-Fehmarn Belt huwa mina għat-traffiku bit-triq u bil-ferroviji, b'tul ta' 18-il km, li tagħmel parti minn "trijangolu Nordiku" li mistenni jgħaqqad il-Peniżola Skandinava mal-bqija tal-Ewropa kontinentali (ara l-***Istampa 3***). Kemm id-Danimarka kif ukoll il-

[10] The future development of the common transport policy, COM (1992) 0494, 2.12.1992; Politika Ewropea tat-Trasport għall-2010: Time to decide (COM(2001)0370), 12.9.2001; Pjan direzzjonali għal Żona Unika Ewropea tat-Trasport – Lejn sistema tat-trasport kompetittiva u li tuża r-riżorsi b'mod effiċjenti (COM(2011)0144), it-28 ta' Marzu 2011.

Ġermanja qed jiffinanzjaw, ifasslu u jibnu l-linji ferrovjarji ta' aċċess tagħhom, iżda d-Danimarka hija wkoll responsabbli mill-finanzjament, it-tfassil u l-kostruzzjoni tal-mina. It-Trattat tal-Istat iffirmat mill-Ġermanja u mid-Danimarka jillimita r-responsabbiltà tal-Ġermanja fir-rigward tal-infiq għall-finanzjament tal-linji ta' aċċess li jinsabu fit-territorju Ġermaniż. Il-link fiss huwa għaldaqstant proġett Daniż, u ma jidhirx fid-dokumenti nazzjonali tal-Ġermanja relatati mal-ippjanar tal-infrastrutturi.

Stampa 3 – It-"trijangolu Nordiku" ta' links fissi: il-pont ta' Øresund, il-Pont tal-Great Belt u l-mina ta' Fehmarn Belt



© Femern A/S.

24 Il-Kummissjoni għandha setgħat limitati biex tħaffef il-proċess u rrikonoxxiet li l-istabbiliment tal-prijoritajiet fil-livell nazzjonali ma jiffavorix il-kostruzzjonijiet transfruntiera[11]. Il-QEA ġibdet ukoll l-attenzjoni għal dan fl-2018[12]. Iżda filwaqt li l-politika tal-UE fil-qasam tal-infrastruttura tat-trasport hija rregolata permezz ta' Regolamenti, li għandhom forza legali vinkolanti, il-Kummissjoni ma għandha l-ebda setgħa legali biex tinforza l-prijoritajiet tal-UE fil-livell tal-Istati Membri[13].

25 Madankollu, il-Kummissjoni għandha r-responsabbiltà ġenerali li tiżgura li l-Istati Membri jikkompletaw il-kurituri tan-network ewlieni sal-2030, biex b'hekk ikunu jistgħu jiksbu r-riżultati mistennija tagħhom f'ħin tajjeb. Biex tagħmel dan, minbarra l-għodod ta' faċilitazzjoni tagħha (bħax-xogħol li jitwettaq mill-Koordinaturi Ewropej) u r-responsabbiltà tagħha biex tissorvelja l-kofinanzjament mill-UE sabiex tiżgura ġestjoni finanzjarja tajba, il-Kummissjoni għandha għodod legali limitati biex tinforza t-twassil tan-network sal-2030. Skont l-Artikolu 56 tar-Regolament dwar it-TEN-T, , il-Kummissjoni tista' titlob lill-Istati Membri kkonċernati biex jagħtu raġunijiet jekk ikun hemm dewmien sinifikanti biex jinbeda jew jiġi kkompletat ix-xogħol fuq in-netwerk ewlieni, u trid tikkonsulta magħhom biex tiġi solvuta l-problema li tkun qed tikkawża d-dewmien. Hija tista' wkoll tniedi proċeduri ta' ksur u tista' tadotta atti ta' implimentazzjoni (ara l-paragrafu ***75***).

26 Filwaqt li t-TFIs magħżula huma adatti ferm għall-applikazzjoni tal-proċedura tal-Artikolu 56 (billi dawn huma links transfruntiera neqsin meħtieġa biex in-network jiġi kkompletat sal-2030), il-Kummissjoni għadha ma ħaditx tali azzjoni formali biex tħeġġeġ lill-Istati Membri biex jippjanaw u jimplimentaw dawn l-infrastrutturi b'mod aktar rapidu. Dan huwa minħabba li hija ssostni li għadu kmieni wisq biex isir dan. Hija tqis li d-data ta' skadenza tal-2030 għadha 'l bogħod. Aħna ma nikkondividux din il-fehma ottimista, meta jitqies iż-żmien li jittieħed għall-ippjanar, il-bini u l-operat ta' tali infrastrutturi.

---

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

[12] Aħna pprovdejna informazzjoni dwar il-problema tal-GPSO fir-Rapport Speċjali Nru 19/2018 dwar l-HSR (il-Kaxxa 3, il-punt 2).

[13] Ara wkoll ir-Rapport Speċjali Nru 19/2018 tal-QEA ("network ferrovjarju Ewropew ta' veloċità għolja: mhuwiex realtà iżda huwa sistema frammentata u ineffettiva"), il-paragrafu 26.

Jeħtieġ li jsir titjib fil-proċess ta' ppjanar għal dawn l-investimenti li jiswew bosta biljuni ta' euro

Hemm riskju li t-tbassir tat-traffiku jkun ottimist iżżejjed, u nofs dan it-tbassir mhuwiex ikkoordinat tajjeb.

27 Il-kwalità taċ-ċifri dwar it-traffiku għall-infrastruttura transfruntiera hija limitata u partikolarment suxxettibbli għal tbassir ottimist iżżejjed. It-tbassir tat-traffiku mhux minn dejjem kien ibbażat fuq valutazzjonijiet sodi bbażati fuq is-suq; u lanqas ma kien inbena fuq xenarji robusti ta' żvilupp ekonomiku. Minflok, xi tbassir kien simplistiku ħafna, b'rati ta' tkabbir li jibqgħu kostanti matul iż-żmien. Dan mhux dejjem ġie aġġornat, u normalment ma kienx jiġi rivedut biex jieħu inkunsiderazzjoni d-dewmien li sadanittant kien qed iseħħ.

28 Iċ-ċifri tat-traffiku attwali spiss ivarjaw b'mod sinifikanti minn dawk imbassra preċedentement. Jekk l-inizjattivi attwali u dawk futuri relatati mal-bidla modali li jakkumpanjaw l-operazzjonijiet fuq dawn it-TFIs ma jwasslux għar-riżultati mistennija tagħhom, iċ-ċifri futuri tat-traffiku jistgħu jkunu sinifikattivament inqas minn dan it-tbassir tat-traffiku, li jista' għaldaqstant jirriżulta li jkun ottimist iżżejjed. Il-***Kaxxa 2*** tagħti xi eżempji.

Kaxxa 2 - Differenzi sinifikanti bejn il-livelli tat-traffiku reali u dawk imbassar

(1) Rigward il-link ferrovjarju Lyon-Turin, id-*data* l-aktar reċenti tal-Osservatorju tal-Alpi (2017) tindika li inqas minn 3 miljun tunnellata jiġu ttrasportati kull sena permezz tal-linja konvenzjonali eżistenti. Madankollu, it-tbassir tat-traffiku l-aktar reċenti għall-2035 jindika 24 miljun tunnellata, jew 8 darbiet il-fluss attwali tat-traffiku. Din id-differenza sinifikanti tista' tiġi spjegata mill-inadegwatezza tal-linja konvenzjonali eżistenti u mill-fatt li t-traffiku jista' juża passaġġi Alpini oħra. Ladarba l-link jiġi kkompletat, parti mit-traffiku totali attwali ta' 44 miljun tunnellata (traffiku fit-toroq u dak ferrovjarju kkombinati) bejn Franza u l-Italja tista' potenzjalment tiġi ttrasferita għal fuq il-link il-ġdid. Madankollu, biex tali bidla timmaterjalizza, jeħtieġ li jiġu ssodisfati l-kundizzjonijiet ta' akkumpanjament: jiġu riżolti l-konġestjonijiet u jinbnew il-links neqsin fil-livell tal-kuritur, kif ukoll jiġu promossi kundizzjonijiet tat-traffiku multimodali biex jiġi żgurat traffiku ferrovjarju li jkun mingħajr interruzzjonijiet u interoperabbli.

(2) Il-link ta' passaġġi fuq l-ilma interni Seine-Scheldt ġie approvat fuq il-bażi li sal-2060 il-livelli tat-traffiku fuq il-Kanal ta' bejn ix-Xmara Seine u t-Tramuntana tal-Ewropa se jkunu erba' darbiet ogħla meta mqabbla mas-sitwazzjoni ta' referenza fl-2030 mingħajr il-Kanal. Biex dan jintlaħaq, tinħtieġ żieda sinifikanti fil-volumi tal-merkanzija fuq l-assi bejn Franza u l-Ewropa. Madankollu, l-istatistika mill-aħħar deċennju ma tindikax li dan se jseħħ[14]. Barra minn hekk, jinħtieġu żewġ kundizzjonijiet speċifiċi, li l-ebda waħda minnhom ma tidher li hija partikolarment realistika fid-dawl tax-xejriet industrijali matul iż-żmien:

— żieda ta' 4 darbiet – minn 2.3 miljun tunnellata fis-sena għal 8.1 miljun tunnellata fis-sena – fil-flussi tradizzjonali ta' materjali tal-kostruzzjoni ttrasportati permezz ta' passaġġi fuq l-ilma interni bl-użu tal-Kanal ta' bejn ix-Xmara Seine u t-Tramuntana tal-Ewropa matul it-30 sena minn meta dan sar operazzjonali. Biex tinħoloq tali bidla modali sinifikanti, ikunu meħtieġa li jiġu stabbiliti diversi kundizzjonijiet ta' akkumpanjament (eż. il-pedaġġ stradali).

[14] Pastori E, Brambilla M, Maffii S, Vergnani R, Gualandi E, Skinner I, 2018, Riċerka għall-Kumitat TRAN – Modal shift in European transport: a way forward, il-Parlament Ewropew, Dipartiment Tematiku għall-Politika Strutturali u ta' Koeżjoni, Brussell.

— devjazzjoni massiva tat-traffiku fit-toroq b'kontejners lejn il-passaġġi fuq l-ilma, li tirriżulta biex 36 % tal-merkanzija ttrasportata fuq l-assi kollu kemm hu tat-traffiku tiġi ttrasferita għall-passaġġi fuq l-ilma. Dan ikun jirrikjedi li l-proporzjon attwali tal-merkanzija ttrasportata permezz tal-passaġġi fuq l-ilma fuq dawn l-assi jiġi mmultiplikat bi 38, jew is-sehem tal-volumi tat-traffiku tal-kontejners jkun tliet darbiet ogħla minn dak attwali għax-xmara Renu kollha kemm hi.

29 Biex it-tbassir tat-traffiku jiġi rrealizzat, il-miżuri relatati mal-infrastrutturi waħedhom mhumiex biżżejjed. Jinħtieġu wkoll kundizzjonijiet ta' akkumpanjament biex tinbidel l-imġiba tal-utenti sabiex jiġi żgurat li l-benefiċċji kollha tan-network jimmaterjalizzaw. L-inizjattivi relatati mal-bidla modali huma attwalment imxekkla minħabba nuqqas kemm ta' interoperabbiltà kif ukoll ta' politiki mhux vinkolanti adegwati u kkoordinati, bħal pedaġġ stradali, regolamenti ambjentali, jew "finanzjament trasversali"[15]. Għaldaqstant, il-Kummissjoni pproponiet reviżjoni ġdida tad-Direttiva dwar il-Eurovignette, iżda din għadha ma ġietx adottata. Pereżempju, rigward il-konnessjoni Munich-Verona, l-Awstrija biss tuża l-finanzjament trasversali mit-trasport bit-triq għal dak ferrovjarju. Minkejja l-isforzi min-naħa tal-Koordinatur Ewropew biex isir aktar progress f'dan il-qasam, l-Italja u l-Ġermanja għadhom ma jużawx finanzjament trasversali, minkejja li ilhom mill-2009 li ħadu l-impenn li jibdew jagħmlu dan[16].

30 Minbarra r-riskju ta' ottimiżmu żżejjed, f'nofs il-każijiet li ġew ivvalutati, it-tbassir tat-traffiku mhuwiex ikkoordinat tajjeb, anki fejn l-infrastrutturi kkonċernati jaqsmu fruntiera. F'erba' mit-tmien TFIs magħżula[17], it-tbassir tat-traffiku ma kienx ikkoordinat bejn l-entitajiet kollha fil-fruntieri. It-tbassir varja b'mod sinifikanti wkoll, billi kien twettaq fi snin differenti, u tqiesu perjodi ta' żmien, rati ta' tkabbir u limiti ta' kapaċità li kienu differenti. Il-***Kaxxa 3*** tagħti eżempju.

---

15 Il-finanzjament trasversali huwa mekkaniżmu li l-għan tiegħu huwa li jiżdiedu l-modi tat-trasport li jirrispettaw aktar l-ambjent billi jiġu ssussidjati bl-użu ta' dħul miġbur minn modi oħra li huma inqas ekoloġiċi, jew permezz ta' taxxa fuq il-karbonju jew inkella tariffa għall-konġestjoni.

16 Memorandum ta' Qbil tal-2009, li ġie ffirmat ukoll mill-Bavarja, it-Tirol, il-Provinċja Awtonoma ta' Bolzano, Trento, Verona, u l-kumpaniji ferrovjarji (RFI, ÖBB, DB).

17 Il-Mina ta' Bażi ta' Brenner, il-Basque Y, l-Awtostrada A1 u l-linja ferrovjarja E59 fil-Polonja.

Kaxxa 3 - Tbassir tat-traffiku għall-Mina ta' Bażi ta' Brenner

Rigward il-medda Munich-Verona, li tinkludi l-Mina ta' Bażi ta' Brenner, is-sħab fil-proġett (l-Awstrija, il-Ġermanja u l-Italja, u r-reġjuni tagħhom, kif ukoll l-UE) għad ma rnexxielhomx jikkompletaw studju armonizzat dwar it-traffiku li jagħmel użu minn ċifri u metodi konsistenti. Mill-1994 'il hawn, it-tliet Stati Membri użaw diversi approċċi, tekniki u metodi ta' kalkolu biex ibassru t-traffiku tal-merkanzija u tal-passiġġieri permezz tat-trasport bit-triq u dak ferrovjarju. Attwalment, dawn qed jippruvaw jistabbilixxu tbassir armonizzat tat-traffiku tal-merkanzija u tal-passiġġieri, li għandu jiġi kkompletat fl-2020. Studji separati dwar it-traffiku ġew imfassla wkoll minn ċerti reġjuni (bħat-Tirol).

L-Istati Membri qajmu wkoll dubji dwar il-metodi ta' xulxin. L-Awstrija qajmet dubji dwar il-metodu ta' tbassir tat-traffiku li ntuża mill-Ġermanja fuq medda waħda, filwaqt li l-Ġermanja ma tirrikonoxxix id-*data* tal-Awstrija li tikkonċerna sezzjoni fit-territorju proprju tagħha. "Studju dwar ix-xenarju" li twettaq mill-Ġermanja u li ġie ppreżentat fil-bidu tal-2019, ikkonkluda li fit-terminu twil se tkun ċertament tinħtieġ linja ferrovjarja ta' veloċità għolja b'erba' binarji. Barra minn hekk, reċentement, il-Ġermanja wettqet studju dwar it-traffiku li jivvaluta alternattiva li tinkludi biss linja konvenzjonali mtejba (160 km/h) b'żewġ binarji. Dan l-istudju jikkonkludi li din l-għażla ma kinitx tkun vijabbli. Madankollu, dawn l-eżerċizzji ma ġewx ikkoordinati mal-Istati Membri l-oħra, li qed jibnu mina għal linja ferrovjarja ta' veloċità għolja ta' 250 km/h.

Minbarra dawn id-differenzi nazzjonali u reġjonali, u minkejja li l-kofinanzjament mill-UE kien diġà ilu jiġi pprovdut mill-1986, il-Kummissjoni ma wettqet l-ebda analiżi tal-flussi tat-traffiku potenzjali u lanqas ġabret *data* speċifika biex tappoġġa tali valutazzjoni.

Dgħufijiet fil-proċess ta' analiżi tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji jaffettwaw il-kwalità tat-teħid ta' deċiżjonijiet

31 L-analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji huma għodod li jintużaw biex itejbu l-kwalità tat-teħid ta' deċiżjonijiet. Madankollu, l-effettività tagħhom tiddependi ħafna mir-robustezza tal-metodoloġija użata u fuq il-valuri assenjati għal ċerti parametri. Dan jista' jwassal għal differenzi sinifikanti fil-konklużjonijiet rigward il-merti ta' element ta' infrastruttura proposta. Il-*Kaxxa 4* tipprovdi eżempji ta' tali sejbiet fir-rigward tal-analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji.

Kaxxa 4 - Eżempji ta’ sejbiet li jikkonċernaw l-analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji

(1) L-istimi attwali relatati mal-linji ta’ aċċess tal-Fehmarn Belt ma jiħdux inkunsiderazzjoni l-modernizzazzjoni tal-Pont ta' Fehmarnund jew tal-miżuri reġjonali addizzjonali għall-protezzjoni mill-istorbju li jmorru lil hinn mir-rekwiżiti legali. Dawn il-benefiċċji u l-ispejjeż ġodda, li ma ttiħdux inkunsiderazzjoni fil-proċess inizjali tat-teħid ta’ deċiżjonijiet, jistgħu jnaqqsu l-proporzjon spejjeż-benefiċċji għal inqas minn 1 (li jfisser li l-ispejjeż għas-soċjetà jkunu ogħla mill-benefiċċji). Dan ikun ifisser li t-TFI ma setgħetx legalment tkompli tirċievi finanzjament pubbliku fil-Ġermanja (sakemm il-Parlament Ġermaniż ma jkunx qabel li jagħti eżenzjoni speċifika).

(2) Rigward il-link Lyon-Turin, wara 7 analiżijiet preċedenti tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji, li wrew eżiti pożittivi (eż. bejn EUR 12-il biljun u EUR 15-il biljun fl-2010), il-Ministeru Taljan tal-Infrastruttura vvaluta mill-ġdid il-merti tiegħu fl-2018. Din ir-rivalutazzjoni qatt ma ġiet ivvalidata minn Franza, u l-Kummissjoni ma ġietx ikkonsultata. Ir-rivalutazzjoni kkonkludiet li, abbażi ta’ analiżi soċjoekonomika ġdida, il-valur preżenti nett tal-investiment naqas bejn EUR 6.1 biljun u EUR 6.9 biljun, li jfisser li, għal darb’oħra, l-ispejjeż għas-soċjetà jkunu ħafna ogħla mill-benefiċċji li jirriżultaw mill-kostruzzjoni. Minn dak iż-żmien ’il hawn tfasslu bosta kontroanaliżijiet. Dawn enfasizzaw id-dgħufijiet fil-metodoloġija li ntużat għall-analiżi preċedenti, u fil-biċċa l-kbira mill-każijiet waslu għal ċifri differenti.

(3) Għar-“Rail Baltica”, tfasslu tliet analiżijiet differenti tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji. Kull waħda minnhom kien fiha tbassir ġdid tat-traffiku bbażat fuq metodoloġija differenti li mhux dejjem kienet trasparenti. Dawn il-bidliet jikkumplikaw it-tqabbil bejn l-istudji u wasslu biex l-opponenti jikkritikaw il-livell stmat tal-proġett f’dak li jirrigwarda l-benefiċċju għas-soċjetà. Dan jista’ jagħti lill-partijiet ikkonċernati esterni l-impressjoni li t-tbassir li jappoġġa l-valutazzjoni tal-ħtiġijiet reali għal TFI mhuwiex affidabbli.

(4) Għalkemm il-Mina ta’ Bażi ta' Brenner, bi spiża totali ta’ EUR 9.30 biljun, sa issa rċeviet madwar EUR 1.58 biljun f'kofinanzjament mill-UE, la l-Awstrija, l-Italja, il-Ġermanja u lanqas l-UE ma qatt wettqu analiżi kumplessiva tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji tal-medda sħiħa Munich-Verona, b’tul ta’ 445 km, fil-kuntest tal-kuritur Skandinavu-Mediterranju kollu kemm hu. Għaldaqstant, sa issa għad ma kien hemm l-ebda analiżi bir-reqqa tal-ispejjeż u tal-benefiċċji tal-mina, inklużi l-linji ta’ aċċess tagħha. Fl-2007, analiżi għall-mina ta’ Bażi ta’ Brenner ikkalkulat proporzjon tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji ta’ 1.9, u aħna osservajna li, matul iż-żmien, l-ispejjeż u d-dewmien kienu żdiedu u l-livelli tat-traffiku mbassra kienu naqsu, u dan affettwa l-proporzjon b’mod negattiv. Fl-2019, twettqet analiżi ġdida tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji b’ambitu usa’. Filwaqt li r-riżultati ta' din l-analiżi huma pożittivi, hija mhijiex ibbażata fuq studju armonizzat dwar it-traffiku fost l-Istati Membri, u ma tinkludix il-linji ta’ aċċess tat-Tramuntana li jinsabu fit-territorju Ġermaniż.

32 L-Istati Membri huma responsabbli mit-twettiq tal-analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji (ASB), f'konformità mal-aħjar prattika internazzjonali, inkluża l-metodoloġija rrakkomandata mill-gwida dwar l-ASB tal-Kummissjoni. Bl-għajnuna ta' espert estern mill-Université Libre ta' Brussell (VUB), aħna analizzajna l-kwalità tad-diversi analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji mħejjija għat-tmien TFIs inklużi fil-kampjun tagħna. Aħna stabbilejna li l-analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji ma kinux intużaw b'mod korrett bħala għodda għat-teħid ta' deċiżjonijiet, għall-ebda waħda minnhom. Dan huwa minħabba li:

(a) l-ebda analiżi ta' livell għoli tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji, li tkopri l-proġetti proposti kollha, inklużi l-investimenti f'infrastrutturi relatati, u li tinvolvi l-parteċipazzjoni tal-akbar għadd possibbli ta' partijiet ikkonċernati nazzjonali u reġjonali, qatt ma kienet twettqet fil-livell usa' tat-TFI kollha, minbarra l-analiżi aktar dettaljata speċifika għal kull sezzjoni. Għall-kuntrarju, il-biċċa l-kbira mill-analiżijiet tal-ispejjeż mqabbla mal-benefiċċji twettqu biss għal partijiet żgħar tat-TFIs;

(b) l-analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji ma kinux jinkludu analiżi komprensiva tad-distribuzzjoni tal-ispejjeż u tal-benefiċċji bejn ir-reġjuni u l-pajjiżi involuti;

(c) it-tagħlimiet li ttieħdu minn evalwazzjonijiet *ex post* ta' proġetti preċedenti ma ġewx integrati fl-analiżi, u lanqas ma kien hemm valutazzjoni komparattiva esterna biex tiġi vvalutata l-kwalità tagħhom.

33 Il-Kummissjoni u l-INEA jieħdu inkunsiderazzjoni l-ispejjeż u l-benefiċċji ta' azzjoni meta l-kofinanzjament mill-UE jintalab permezz ta' ġestjoni diretta. Taħt ġestjoni kondiviża, huma biss il-proġetti maġġuri bi spejjeż eliġibbli totali ta' aktar minn EUR 75 miljun u l-proġetti tal-Fond ta' Koeżjoni li jiġu vvalutati mill-Kummissjoni.

34 Fil-proposti tagħha għar-regolamenti l-ġodda għall-perjodu 2021-2027, il-Kummissjoni ma kinitx inkludiet l-obbligu attwalment fis-seħħ għall-promoturi tal-proġetti biex jippreżentaw analiżi tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji, lanqas għat-TFIs li jiswew bosta biljuni ta' euro. Il-Kummissjoni biħsiebha żżomm l-analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji fil-futur bħala rekwiżit potenzjali għall-għoti ta' kofinanzjament mill-EU. Fejn ikun applikabbli, dan ir-rekwiżit se jidher fil-kundizzjonijiet speċifiċi tal-finanzjament għal proġett partikolari. Fid-Dokument

Informattiv u Analitiku li ppubblikajna f'Ġunju 2019[18], aħna qisna li dan jippreżenta riskju għall-ġestjoni finanzjarja tajba.

35 F'rapporti preċedenti[19], aħna diġà konna identifikajna dgħufijiet fil-proċess għall-valutazzjoni tal-ħtiġijiet reali għal infrastruttura tat-trasport ikkofinanzjata mill-UE. Għalkemm il-Kummissjoni ffinanzjat studju dwar it-traffiku fis-suq multimodali li jkopri l-kuritur kollu kemm hu, hija ma kinitx tirrikjedi tbassir komuni dwar it-traffiku fil-livell kumplessiv tat-TFI. Barra minn hekk, il-Kummissjoni ma tiġborx *data* dwar it-traffiku fuq bażi kontinwa. Għal wieħed biss mit-tmien TFIs magħżula (il-link Lyon-Turin), hija wettqet ir-rieżami approfondit proprju tagħha tas-suppożizzjonijiet tal-promotur tal-proġett, indipendentement mill-valutazzjonijiet li twettqu mill-Istati Membri. Dan iżid ir-riskju li l-infiq ma jkunx effettiv.

36 Barra minn hekk, rigward sezzjoni mil-link Fehmarn Belt, deċiżjoni politika li ttieħdet fil-livell nazzjonali ġiet appoġġata biss sussegwentement permezz ta' analiżi tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji. Din kienet id-deċiżjoni li tinbena linja ta' aċċess ferrovjarja ta' veloċità għolja fit-territorju Ġermaniż li tgħaqqad lil Copenhagen ma' Hamburg. Id-deċiżjoni politika biex tinbena l-linja ttieħdet fl-2016, iżda ġiet ikkonfermata biss sussegwentement, fl-2017, permezz ta' analiżi tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji.

37 Għal erbgħa mit-TFIs inklużi fil-kampjun tagħna (il-link Lyon-Turin, il-link Seine-Scheldt, l-awtostrada A1 fir-Rumanija u l-link Fehmarn Belt), il-valutazzjoni tagħna tal-impatt u tal-ispejjeż assoċjati mar-rekwiżiti ambjentali kienet ibbenefikat mill-input tal-esperti indipendenti[20]. Dawn l-esperti kkonkludew li d-diversi rekwiżiti ambjentali tal-UE, nazzjonali, u xi drabi reġjonali, jikkumplikaw u jdewmu l-ippjanar u l-implimentazzjoni tat-TFIs, filwaqt li l-fatturi l-aktar limitanti jibqgħu dawk baġitarji.

Aħna osservajna wkoll eżempju ta' prattika tajba fl-implimentazzjoni tal-proġetti transfruntiera: li jiġi permess lill-entitajiet f'pajjiż wieħed biex iwettqu xogħlijiet fit-

---

[18] "Prestazzjoni fil-qasam tal-Koeżjoni", il-QEA, Ġunju 2019, il-paragrafi 70 u 120, u l-punti 8 u 14 tal-Anness I.

[19] Pereżempju: (i) ir-Rapport Speċjali Nru 19/2018 ("network ferrovjarju Ewropew ta' veloċità għolja: mhuwiex realtà iżda huwa sistema frammentata u ineffettiva"), il-paragrafu 37, *et seq.*; (ii) ir-Rapport Speċjali Nru 23/2016 ("It-trasport marittimu fl-UE: f'baħar ta' inkwiet – sar ħafna investiment li la huwa effettiv u lanqas sostenibbli"); il-paragrafu 43 *et seq.*; (iii) ir-Rapport Speċjali Nru 21/2014 ("Infrastrutturi tal-ajruporti ffinanzjati mill-UE: valur baxx għall-flus"): il-paragrafu 22 *et seq.*

[20] L-Università ta' Lyon, flimkien ma' riċerkaturi minn Antwerp, Milan, Bucharest u Berlin.

territorju ta' pajjiż ieħor biex jiġi appoġġat l-ilħuq ta' objettiv ta' politika komuni. Din hija prattika pożittiva li tista' tintuża bħala mudell fl-UE kollha. Sibna eżempju ta' dan fix-xogħlijiet fuq il-"Lys Mitoyenne", proġett li jagħmel parti mil-link Seine-Scheldt. F'dan il-każ, is-sħab jistgħu jagħmlu xogħol u jimmaniġġjaw il-proġetti fit-territorji ta' xulxin. Il-ftehim formali li jippermetti dan ġie adottat mill-Konferenza Intergovernattiva fl-2017,u attwalment jinsab fil-fażi ta' ratifika formali, mistennija għall-2020.

38 Barra minn hekk, il-benefiċċji ambjentali li twasslu permezz tat-TFIs f'termini ta' emissjonijiet tas-CO_2 iridu jieħdu inkunsiderazzjoni l-effetti negattivi tal-kostruzzjoni, u l-effetti pożittivi li ilhom jeżistu tal-operazzjonijiet, ladarba l-infrastruttura tiġi kkompletata. Fil-fatt, il-kostruzzjoni ta' infrastrutturi tat-trasport kbar u ġodda hija sors sinifikanti ta' emissjonijiet tas-CO_2, filwaqt li l-vantaġġi ambjentali jiddependu mill-ammont ta' traffiku li effettivament ikun ġie ttrasferit minn modi oħra tat-trasport li jniġġsu aktar lill-ambjent. Minħabba li l-bidla modali kienet limitata ħafna fl-Ewropa f'dawn l-aħħar 20 sena, hemm riskju għoli li l-effetti pożittivi multimodali ta' ħafna mit-TFIs jiġu stmati b'mod eċċessiv. Pereżempju, fl-2012, il-maniġer tal-infrastruttura Franċiża stima li l-kostruzzjoni tal-link transfruntier Lyon-Turin, flimkien mal-linji ta' aċċess tiegħu, kienu se jipproduċu 10 miljun tunnellata ta' emissjonijiet tas-CO_2. Skont l-istimi tiegħu, it-TFI mhux se tipproduċi benefiċċju nett f'termini ta' emissjonijiet tas-CO_2, qabel 25 sena wara li jkunu nbdew ix-xogħlijiet. Madankollu, fuq il-bażi tal-istess tbassir tat-traffiku, l-esperti tagħna kkonkludew li l-emissjonijiet tas-CO_2 ma jkunux ikkumpensati qabel 25 sena wara li l-infrastruttura tkun saret operazzjonali. Barra minn hekk, dan it-tbassir jiddependi mil-livelli tat-traffiku: jekk il-livelli tat-traffiku jilħqu biss nofs il-livell imbassar, iridu jgħaddu 50 sena mill-bidu tal-operat tal-infrastruttura qabel ma jiġu kkumpensati l-emissjonijiet tas-CO_2 prodotti mill-kostruzzjoni tagħha.

Għal xi TFIs, l-involviment tal-partijiet ikkonċernati għen biex tiġi żgurata l-aċċettazzjoni tagħhom

39 L-involviment tal-partijiet ikkonċernati huwa ta' benefiċċju għall-partijiet kollha fil-proċess tat-teħid ta' deċiżjonijiet. Jekk dan jitnieda kmieni biżżejjed, bi trasparenza sħiħa u bl-użu ta' metodi ta' komunikazzjoni effettivi, il-promoturi tal-proġetti jkunu jistgħu jottimizzaw it-tfassil, filwaqt li l-partijiet ikkonċernati jiġu mħeġġa biex jappoġġaw lit-TFI.

40 Normalment, il-proċeduri ta' involviment tal-partijiet ikkonċernati , li ma jkunux irnexxew, jispiċċaw quddiem il-qrati nazzjonali; u dan jipposponi l-bidu tax-xogħlijiet. Pereżempju, għas-sezzjoni ferrovjarja transfruntiera Lyon-Turin, aktar minn 30 każ

differenti tressqu quddiem il-qrati minn assoċjazzjonijiet jew ċittadini privati li kienu kontra t-TFI minħabba raġunijiet ambjentali jew proċedurali.

41 Il-proċess ta' involviment tal-partijiet ikkonċernati jaqa' taħt ir-responsabbiltà tal-promoturi tal-proġetti u taħt l-Istati Membri. Il-Kummissjoni mhijiex involuta direttament, minkejja li hija responsabbli mis-superviżjoni tal-kostruzzjoni f'waqtha tad-disa' kurituri tat-TEN-T mill-Istati Membri. Il-Kummissjoni mhijiex viżibbli biżżejjed f'dan il-qasam. Ħafna mill-entitajiet li ltqajna magħhom infurmawna li l-preżenza tal-Kummissjoni f'laqgħat ewlenin mal-partijiet ikkonċernati kienet tkun ta' benefiċċju biex jiġi promoss il-valur miżjud Ewropew tat-TFIs tagħhom. Tali preżenza setgħet twassal għal aċċettazzjoni akbar tal-infrastrutturi proposti.

Minkejja dan, aħna osservajna eżempju pożittiv ta' involviment mill-UE rigward ir-Rail Baltica, fejn il-Kummissjoni u l-Koordinatur Ewropew ipparteċipaw f'avvenimenti pubbliċi relatati mal-proġett (bħall-Rail Baltica Global Forum), involvew ruħhom mal-partijiet ikkonċernati lokali u internazzjonali, kienu attivi fil-midja u kienu preżenti għal-laqgħat tal-Bord Superviżorju tar-Rail Baltica.

42 Fost it-TFIs magħżula għall-awditu, aħna identifikajna għadd ta' eżempji ta' prattika tajba fejn il-partijiet ikkonċernati kienu ġew infurmati tajjeb u tħallew jagħtu l-input tagħhom, u dan arrikkixxa aktar il-proċess. Dawn l-eżempji tajbin jinkludu l-link Seine-Scheldt, il-link fiss tal-Fehmarn Belt u l-parti Taljana tal-Mina ta' Bażi ta' Brenner. Bl-istess mod, il-proċess għal investimenti kbar ("démarche grand chantier") li ntuża fi Franza għal-link Lyon-Turin u għall-Kanal ta' bejn ix-Xmara Seine u t-Tramuntana tal-Ewropa, parti mil-link Seine-Scheldt, involva sensiela ta' inizjattivi biex tiżdied l-aċċettazzjoni tal-partijiet ikkonċernati lokali għal xogħlijiet infrastrutturali kbar.

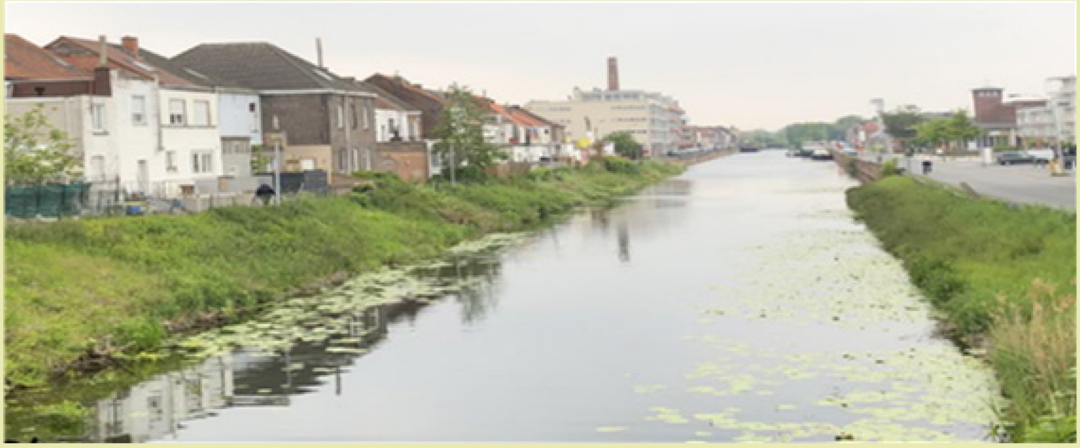
43 Aħna osservajna wkoll każijiet fejn il-proċess seta' kien aħjar: għall-Basque Y, l-awtostrada A1 fir-Rumanija u l-link ferrovjarju E59 fil-Polonja, il-proċess ma ppermettiex li l-partijiet ikkonċernati kollha jesprimu l-opinjonijiet tagħhom u jingħataw widen. Il-***Kaxxa 5*** fiha kemm eżempju pożittiv kif ukoll wieħed negattiv.

Kaxxa 5 – Approċċi differenti għall-involviment tal-partijiet ikkonċernati

(1) Għal xi partijiet tal-link Seine-Scheldt, l-awtoritajiet Fjammingi jużaw il-"proċedura għal proġetti kumplessi", li tippermetti li l-partijiet ikkonċernati jkunu involuti f'kull aspett ta' TFI, mill-idea inizjali sal-implimentazzjoni tax-xogħlijiet (eż. alternattivi, pjanijiet, permessi għall-bini, konsultazzjoni tas-suq). Dan kien il-każ, pereżempju, għall-kanal Bossuyt-Kortrijk, li huwa konnessjoni vitali bejn ix-xmajjar Scheldt u Lys fil-Flanders, li jeħtieġ li jitwessa' u jsir aktar fond (ara l-*Istampa 4*). Il-promotur tal-proġett ippropona lill-partijiet ikkonċernati żewġ alternattivi ta' tfassil; it-tielet alternattiva, li ġiet issuġġerita mill-partijiet ikkonċernati matul id-diskussjonijiet, kienet inkluża fil-proposta tat-teħid ta' deċiżjonijiet. L-aħħar proposta tinkorpora limitazzjonijiet ambjentali, obbligi relatati mal-wirt kulturali, ħtiġijiet tan-negozji, rekwiżiti ta' vijabbiltà għall-popolazzjoni lokali u tieħu inkunsiderazzjoni l-konfigurazzjonijiet tat-toroq eżistenti.

Aħna nqisu din il-proċedura bħala eżempju ta' prattika tajba, billi hija trasparenti u miftuħa għall-partijiet ikkonċernati kollha, b'mod partikolari għar-residenti u għan-negozji lokali. L-iskeda ta' żmien tat-teħid ta' deċiżjonijiet tipprevedi massimu ta' erba' snin ta' analiżi bejn l-ewwel ideat u d-deċiżjoni proprja. Biex jiġi żgurat li l-iskeda taż-żmien tiġi rrispettata, il-proċess ma jippermettix li l-passi preċedenti jiġu kkontestati ulterjorment ladarba tkun ittieħdet deċiżjoni dwarhom.

Stampa 4 – "Il-link nieqes" bejn ix-xmajjar Scheldt u Lys (is-sezzjoni tal-kanal Bossuyt-Kortrijk) li jeħtieġ li jitwessa' u jsir aktar fond



Sors: il-QEA.

(2) Proċessi oħra li osservajna kienu jillimitaw il-possibbiltajiet għall-partijiet ikkonċernati biex jipprovdu l-input tagħhom. Pereżempju, fil-każ tal-Basque Y, mill-2004 'l hawn, il-previżjonijiet tat-traffiku u d-*data* dwar is-sostenibbiltà kienu ġew ikkontestati f'bosta okkażjonijiet minn akkademiċi mill-Pajjiż Bask. Għalkemm id-dokumenti kienu disponibbli għall-pubbliku, il-gvernijiet ċentrali u dawk reġjonali ma rrispondewx għall-argumenti tal-akkademiċi u ma qisuhomx.

44 Minkejja proċeduri simili għall-involviment tal-partijiet ikkonċernati, jista' jkun hemm eżiti differenti ħafna minn naħa għal oħra tal-fruntiera. Pereżempju, fil-każ tal-link Fehmarn Belt, kmieni fil-proċess, l-NGOs Daniżi kienu sodisfatti bil-mod kif kwistjonijiet ambjentali kienu qed jiġu ttrattati. Madankollu, min-naħa tal-Ġermanja, l-opponenti qed ikomplu jesploraw il-mezzi legali kollha biex jittardjaw ix-xogħlijiet, prinċipalment minħabba raġunijiet ambjentali. Tali dewmien normalment jirriżulta fi spejjeż addizzjonali. Pereżempju, il-kuntratt iffirmat mill-promotur tal-proġett Daniż jorbot lill-kuntratturi permezz ta' "tariffi ta' riżerva"[21], li jservu bħala inċentiv biex il-kuntrattur jirrispetta l-kundizzjonijiet oriġinali tal-offerta. Aktar ma jkun jinħtieġ żmien biex tittieħed deċiżjoni, aktar se jkunu għoljin it-tariffi. It-tariffi ta' riżerva dovuti diġà laħqu ammont sostanzjali, f'miljuni ta' euro; il-promotur diġà indika li dawn l-ispejjeż se jiġu ppreżentati għal kofinanzjament mill-UE.

Effiċjenza baxxa fl-implimentazzjoni tat-TFIs

L-implimentazzjoni tat-TFIs tidduplika l-isforzi, hija ineffiċjenti, u ma tipprovdix ħarsa ġenerali

45 L-ippjanar u l-kostruzzjoni tat-TFIs jistgħu jieħdu bosta deċennji. L-***Anness II*** juri d-dati tal-ippjanar u l-iskeda ta' żmien tal-implimentazzjoni tat-tmien TFIs magħżula.

— Iż-żmien medju tal-kostruzzjoni (tal-parti ewlenija tal-infrastruttura) tat-tmien TFIs kien oriġinarjament stmat għal 12-il sena

— Għat-TFIs kollha magħżula, il-perjodu reali tal-kostruzzjoni jvarja minn 8 snin sa 21 sena; iż-żmien medju stmat tal-kostruzzjoni attwalment huwa ta' 15-il sena.

[21] Dawn huma tariffi li għandhom jitħallsu lill-kuntrattur bħala spiża biex l-offerti tal-prezzijiet jinżammu ekonomikament vantaġġużi u li fuqhom huma bbażati l-kuntratti maġġuri għal xogħlijiet ċivili. Dawn it-tariffi japplikaw sakemm jinbdew effettivament ix-xogħlijiet.

46 Peress li l-UE taħdem abbażi ta' perjodi ta' programmazzjoni ta' seba' snin, hija talloka l-kofinanzjament mill-UE lit-TFIs f'bosta partijiet iżgħar, li kull waħda minnhom hija komponent speċifikat u limitat tat-TFI kumplessiva. Tali "azzjonijiet" jinkludu, pereżempju, studji ta' fattibbiltà, studji tekniċi, jew xogħlijiet ta' kostruzzjoni fuq segment ta' TFI. Imbagħad, kull waħda minn dawn l-azzjonijiet tista' tirċievi finanzjament b'mod individwali. Wieħed mill-għanijiet tas-segmentazzjoni ta' proġetti kbar b'dan il-mod huwa li jiġi mmassimizzat l-assorbiment tal-kofinanzjament mill-UE. L-istabbiliment ta' prijoritajiet speċifiċi ta' finanzjament għal proġetti ta' dan il-kobor fuq perjodu itwal, filwaqt li jiġi rrispettat il-limitu fuq il-fondi tal-UE disponibbli f'kull perjodu ta' programmazzjoni ta' seba' snin, ikollu l-vantaġġ li jħaffef l-użu tal-allokazzjonijiet u tiġi evitata kompetizzjoni artifiċjali ma' proġetti oħra li ma jagħmlux parti minn TFI.

47 Il-finanzjament tat-TFIs bħala azzjonijiet konsekuttivi jaħdem tajjeb, sakemm l-implimentazzjoni tagħhom tibqa' effiċjenti. Madankollu, il-prattika attwali timmultiplika l-isforzi: billi kull parti żgħira tat-TFI tista' tkun is-suġġett ta' applikazzjonijiet separati ta' kofinanzjament mill-UE, ix-xogħol involut fl-għażla u fis-superviżjoni tagħhom jiġi dduplikat. Dan iwassal għal nuqqas ta' effiċjenza (telf ta' ekonomiji ta' skala u spejjeż ogħla), billi għadd akbar ta' azzjonijiet jirrikjedi t-tfassil u l-verifika ta' aktar rapporti ta' monitoraġġ u ta' pagamenti. Reċentement, il-Kummissjoni resqet lejn viżjoni aktar integrata ta' ġestjoni tal-proġetti (eż. ftehim ta' għotja unika għall-azzjonijiet kollha relatati mat-TFI Seine-Scheldt fil-perjodu ta' programmazzjoni 2014-2020).

48 Fi ħdan il-Kummissjoni ma hemm l-ebda ċentru ta' kompetenza li jittratta speċifikament l-investimenti li jkunu tal-kobor ta' TFI, biex tinkiseb ħarsa ġenerali lejn l-implimentazzjoni tagħhom. Għall-ġestjoni kondiviża, hemm unità speċifika li tindirizza proġetti maġġuri, li hija appoġġata minn membri tal-persunal b'esperjenza fis-settur. Madankollu, proġett jitqies bħala "maġġuri" meta l-ammont ikun jaqbeż is-soll ta' EUR 75 miljun, filwaqt li t-TFIs, li għandhom valur kumplessiv ta' mill-inqas EUR 1 000 000 000, huma ta' kobor kompletament differenti. Dan in-nuqqas ta' servizz iddedikat fi ħdan il-Kummissjoni jfisser li l-awtoritajiet maniġerjali, li jistgħu jipprovdu sa 85 % tal-kofinanzjament mill-UE għall-kostruzzjoni tat-TFIs, ma għandhomx appoġġ speċifiku minn esperti biex jimplimentaw, b'mod xieraq, dan it-tip ta' infrastruttura.

Barra minn hekk, fi ħdan il-Kummissjoni, ma hemm l-ebda servizz li jikkordina l-azzjonijiet tad-diversi Direttorati Ġenerali u aġenziji li huma involuti fl-appoġġ tal-implimentazzjoni ta' infrastrutturi fuq skala kbira bħal din. Kieku tali ċentru kien jeżisti, dan kien ikun jista' jiggwida u jmexxi lill-promoturi tal-proġetti fuq bażi kontinwa tul iċ-ċiklu tal-ħajja ta' TFI, bil-għan li jiżdiedu l-effiċjenza u l-effettività tal-kofinanzjament

mill-UE. Tali ċentru jista', pereżempju, jipprovdi pariri rigward kwistjonijiet bħall-għadd ta' stazzjonijiet (għall-passiġġiera); l-għadd u l-post tat-terminals; ir-rekwiżiti ta' interoperabbiltà; il-fatturi ta' tagħbien (għall-merkanzija); u r-regoli tal-pedaġġ. Dan ikun jista' wkoll jappoġġa l-valutazzjoni tal-possibbiltajiet għal taħlit ta' appoġġ permezz tal-FNE, l-politika ta' Koeżjoni u l-istrumenti tal-BEI.

Meta jinbnew it-TFIs, ikun hemm żidiet fl-ispejjeż u spiss livelli għoljin ta' burokrazija fil-livell nazzjonali

49 Matul iż-żmien, spiss jinħolqu bidliet fit-tfassil u fl-ambitu tat-TFIs. Dawn il-bidliet iġibu magħhom żidiet fl-ispejjeż, li fuq perjodu itwal, jistgħu jaffettwaw il-baġit tal-UE. Billi l-appoġġ mill-UE huwa previst għal azzjonijiet li jiġu implimentati f'perjodi ta' seba' snin, il-bidliet fit-tfassil u fl-ambitu tat-TFIs lil hinn mill-perjodu ta' seba' snin jimplikaw li se jkun meħtieġ ammont totali ogħla ta' kofinanzjament mill-UE.

50 Għalkemm xi TFIs ċertament inbidlu konsiderevolment fl-ambitu matul iż-żmien[22], aħna qabbilna l-istimi tal-ispejjeż l-aktar reċenti disponibbli mal-ispejjeż inizjalment imbassra tat-tmien TFIs magħżula, billi dawn l-istimi tal-ispejjeż inizjali kienu importanti fid-deċiżjoni biex titkompla l-kostruzzjoni. Barra minn hekk, aħna xtaqna niġbdu l-attenzjoni għall-mod kif it-TFIs inbidlu, f'termini tal-stimi tal-ispejjeż u tad-dewmien fl-implimentazzjoni sat-twettiq reali tagħhom. Biex nagħmlu dan, aħna użajna l-indiċi deflatur tal-prezzijiet fil-livell tal-pajjiż biex ikun jista' jsir tqabbil sinifikattiv bi prezzijiet kostanti u biex jittieħdu inkunsiderazzjoni r-rati ta' inflazzjoni nazzjonali differenti. L-ispiża tat-tmien TFIs kollha magħżula kienet żdiedet meta mqabbel mal-istimi inizjali: fiż-żmien meta sar l-awditu, ġew ikkonfermati żidiet ta' EUR 17.3 biljun. Dan jirrappreżenta żieda ta' 47 % meta mqabbel mal-istimi inizjali, jew medja ta' EUR 2.2 biljun għal kull TFI. Pereżempju, l-akbar żieda fl-ispejjeż fil-kampjun tagħna kienet għall-Kanal ta' bejn ix-Xmara Seine u t-Tramuntana tal-Ewropa (fuq il-link Seine-Scheldt) bi spiża mistennija li żdiedet bi EUR 3.3 biljun, jew 199 % (ara t-***Tabella 3***). Uħud minn dawn iż-żidiet seħħew fi żmien qasir. Pereżempju, l-ispiża għar-Rail Baltica hija pproġettata li tiżdied bi 52 % meta mqabbla mal-istimi li saru 8 snin ilu (fil-biċċa l-kbira minħabba bidliet fl-ambitu tat-TFI) (ara l-***Anness III***).

---

[22] Pereżempju, il-link Lyon-Turin kien inizjalment imfassal bħala mina waħda fl-ewwel fażi; iktar tard, ġie deċiż li tinbena mina doppja. Bl-istess mod, il-link Seine-Scheldt kien jinvolvi l-bini ta' kanal li jgħaqqad żewġ xmajjar; sussegwentement dan żviluppa f'network ferm aktar vast ta' passaġġi fuq l-ilma interni.

Tabella 3 – Żidiet fl-ispejjeż għal kull TFI (valuri tal-2019)

Infrastruttura emblematika fil-qasam tat-trasport	Stima oriġinali (f'miljun EUR)	Stima l-aktar reċenti (f'miljun EUR)	Żieda (f'miljun EUR)	Żieda f %
Rail Baltica	4 648	7 000*	2 352	51 %
Lyon-Turin	5 203	9 630	4 427	85 %
Mina ta' Bażi ta' Brenner	5 972	8 492	2 520	42 %
Link fiss tal-Fehmarn Belt	5 016	7 711	2 695	54 %
Basque Y u l-konnessjoni tagħha ma' Franza	4 675	6 500	1 825	39 %
Link Seine-Scheldt**	1 662	4 969	3 307	199 %
Awtostrada A1	7 244	7 324		1 %
Linja ferrovjarja E59	2 113	2 160		2 %
TOTAL			**17 253**	**47 %**

* L-ispejjeż jinkludu l-provvedimenti għal riskji ta' żidiet futuri fl-ispejjeż, hekk kif ġew identifikati mill-awdituri. Sa issa, l-ispejjeż uffiċjali huma ddikjarati li jammontaw għal EUR 5.8 biljun.

** Iċ-ċifri jirreferu biss għall-komponent prinċipali tal-link Seine-Scheldt (il-Kanal ta' bejn ix-Xmara Seine u t-Tramuntana tal-Ewropa).

Sors: il-QEA.

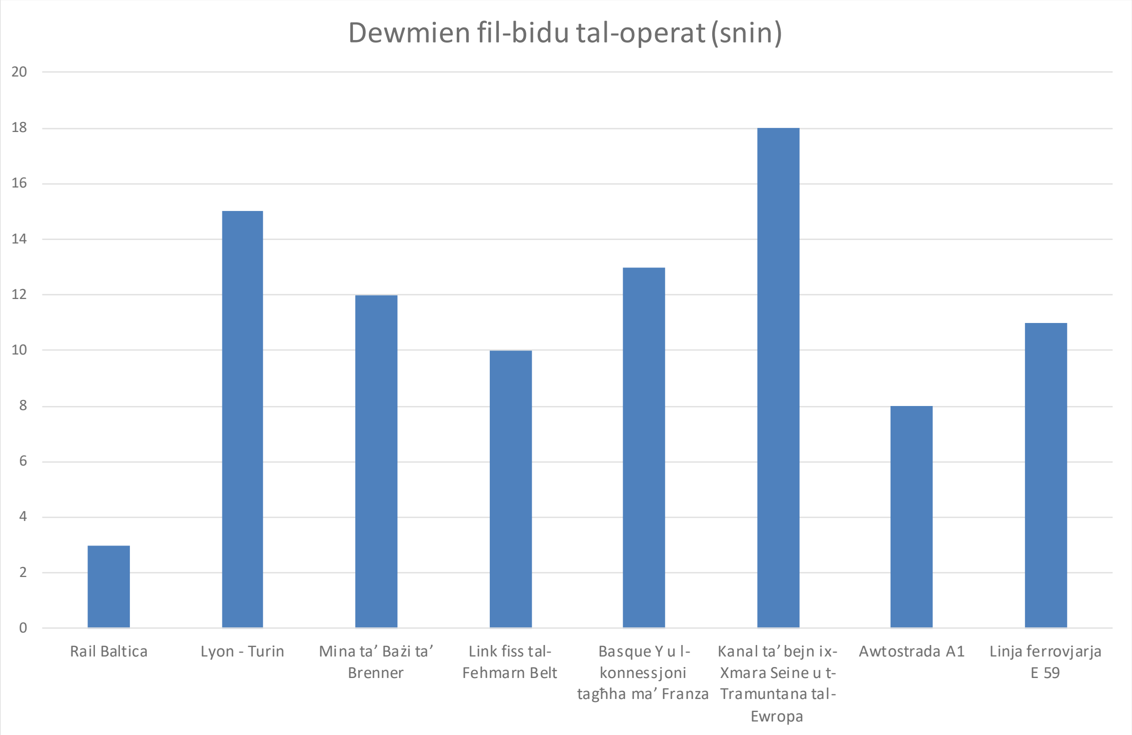
51 Aħna osservajna wkoll każijiet ta' burokrazija għolja li kienet qed ixxekkel l-implimentazzjoni effiċjenti. Pereżempju, fir-Rumanija, l-awtostrada A1, li għandha tul ta' 582km, qed tiġi ppjanata u implimentata fil-forma ta' għadd kbir ta' proġetti żgħar. Għal kull waħda minn dawn il-partijiet jinħtieġ li jinkisbu permessi. Aħna kkalkulajna li għal kull 7 km ta' awtostrada jinħtieġ permess tal-bini wieħed, u għal kull 26 km jinħtieġ permess ambjentali wieħed.

52 Aħna osservajna eżempju ta' prattika tajba fl-Italja, fejn kumitat interministerjali (is-CIPE, "Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica") jaġixxi bħala punt uniku ta' kuntatt għall-promoturi tal-proġetti. Fl-istess ħin, is-CIPE jipprovdi impenn fit-tul biex jappoġġa l-kostruzzjoni tal-infrastruttura, fil-każ li l-finanzjament ikun jeħtieġ li jinqasam bejn bosta deċiżjonijiet.

Dewmien twil ħafna ipoġġi f'riskju l-effiċjenza tal-kofinanzjament mill-UE

53 Għal kull TFI, aħna qabbilna wkoll id-data tal-ikkompletar attwali mistennija mad-data oriġinali; mingħajr eċċezzjoni, aħna osservajna dewmien sinifikanti. Għat-TFIs li jirrigwardaw l-awtostrada A1 u l-linja ferrovjarja E59, aħna kkalkulajna d-dewmien kumulattiv sakemm saru operazzjonali dawk is-sezzjonijiet li għalihom jeżistu stimi affidabbli taż-żmien ta' implimentazzjoni[23]. Id-dewmien medju li affettwa l-element prinċipali tal-kostruzzjoni ta' kull TFI kien ta' 11-il sena. Il-Kanal ta' bejn ix-Xmara Seine u t-Tramuntana tal-Ewropa (li diġà ddewwem bi 18-il sena) parti mit-TFI Seine-Scheldt, il-konnessjoni Lyon-Turin (15-il sena ta' dewmien), il-Basque Y (13-il sena ta' dewmien) u l-BBT (12-il sena ta' dewmien) kienu l-agħar każijiet (ara l-***Istampa 5***).

Stampa 5 – Dewmien fl-ikkompletar tat-TFIs inklużi fil-kampjun tagħna



Sors: il-QEA.

[23] Pereżempju, fil-każ tat-TFI li tirrigwarda l-linja ferrovjarja E59, għad ma hemmx fis-seħħ skeda taż żmien speċifika għas-sezzjoni Świnoujście-Szczecin.

54 Jekk jittieħdu inkunsiderazzjoni wkoll id-dati tal-ikkompletar għall-infrastruttura ta’ konnessjoni meħtieġa biex it-TFIs ferrovjarji jkunu jistgħu joperaw bil-kapaċità sħiħa tagħhom, dan id-dewmien huwa ferm itwal.

— Peress li l-konnessjoni ta’ veloċità għolja, fuq in-naħa tal-fruntiera Franċiża, li tgħaqqad il-Bordeaux mal-Basque Y mhux se tiġi ppjanata qabel l-2037, il-bidu tal-operat tal-Basque Y, bil-kapaċità sħiħa tagħha, se jiddewwem b'mill-inqas 29 sena.

— Il-Linji ta’ aċċess Ġermaniżi li jwasslu għall-Mina ta’ Bażi ta’ Brenner fuq il-konnessjoni Munich-Verona jistgħu jiddewmu sa bejn l-2040 u l-2050; dan ikun jipprevjeni lil din it-TFI milli twassal il-benefiċċji tagħha bis-sħiħ għal 20 sena oħra. Barra minn hekk, l-awtorità reġjonali Ġermaniża għadha qed tivvaluta l-ħtieġa għal linji ta’ aċċess ġodda.

55 L-entitajiet awditjati ċċitaw il-proċessi tat-teħid ta’ deċiżjonijiet bħala fattur ewlieni għal dan id-dewmien. Anki jekk ġew iffirmati ftehimiet internazzjonali li fihom Stat Membru jimpenja lilu nnifsu li jibni TFI, il-prijoritajiet politiċi jistgħu jinbidlu hekk kif jinbidlu l-gvernijiet. Iż-żmien meħtieġ għall-proċeduri ta’ involviment tal-partijiet ikkonċernati u għall-ksib ta’ permessi għal xogħlijiet ippjanati jikkontribwixxi wkoll għad-dewmien.

56 Dan id-dewmien għandu konsegwenzi sinifikanti. Pereżempju, it-traffiku li fil-futur se jgħaddi mill-awtostrada A1 fir-Rumanija attwalment ikollu jagħmel użu mit-toroq nazzjonali b’żewġ korsiji. Din is-sitwazzjoni tipproduċi impatti negattivi sinifikanti, bħal traffiku ta’ kuljum, konġestjonijiet u nuqqas ta’ sikurezza fit-toroq, Meta qabbilna l-għadd u t-tip ta’ inċidenti matul iż-żmien, aħna osservajna li l-għadd ta’ inċidenti u ta’ diżgrazzji fuq dawn il-meded huwa ferm ogħla mill-medja tar-Rumanija, u 92 minnhom kienu jinvolvu kolliżjonijiet frontali.

57 L-azzjonijiet sottostanti li jiġu kkofinanzjati mill-UE qed jintlaqtu wkoll minn implimentazzjoni li qed timxi aktar bil-mod milli kien mistenni. Meta d-data tal-ikkompletar inizjalment mistennija tal-azzjonijiet individwali titqabbel mad-dati reali tal-ikkompletar tagħhom (għal azzjonijiet li diġà ġew ikkompletati) u mad-dati tal-ikkompletar attwalment mistennija hekk kif indikati mill-promoturi tal-proġetti (għal azzjonijiet li għadhom għaddejjin), aħna osservajna li waħda biss mis-17-il azzjoni kkofinanzjata (parti mir-Rail Baltica) għadha mistennija li tiġi kkompletata sal-iskadenza oriġinali. Parti minn dan id-dewmien hija konsiderevoli (sa 79 xahar għal waħda mill-azzjonijiet relatati mal-awtostrada A1). Id-dewmien medju li jaffettwa kull azzjoni meta

mqabbel mad-data tal-ikkompletar inizjalment ippjanata huwa ta’ 34 xahar (aktar minn 68 % tad-durata ippjanata inizjalment; ara l-***Anness V***).

58 Meta azzjoni taħt l-FNE ma tkunx ġiet implimentata skont il-kundizzjonijiet preċiżi stabbiliti fil-ftehim ta’ għotja, jew ma tkunx ġiet ikkompletata fil-perjodu ta’ żmien stipulat, il-kofinanzjament mill-UE jista’ jiġi rtirat. F’każijiet bħal dawn, taħt il-prinċipju “tużah jew titilfu”, il-fondi ma jibqgħux assenjati għal dik l-azzjoni speċifika, u jerġgħu jsiru disponibbli għal proġetti oħra ta’ infrastruttura taħt il-programm FNE. Dan diġà seħħ għal EUR 1.4 biljun mill-fondi inizjalment allokati għas-17-il azzjoni fil-kampjun tagħna (ara l-***Anness IV***). Pereżempju, għal-link Seine-Scheldt, EUR 668.6 miljun ġew irtirati mill-allokazzjonijiet għaż-żewġ azzjonijiet kkofinanzjati l-aktar reċenti, prinċipalment minħabba d-dewmien twil qabel ma ntlaħaq qbil dwar il-kostruzzjoni tal-Kanal ta’ bejn ix-Xmara Seine u t-Tramuntana tal-Ewropa.

59 Fil-perjodu attwali, hemm aktar riskji għal uħud mit-TFIs magħżula. F’April 2019, l-INEA identifikat EUR 784 miljun f’kofinanzjament mill-UE li kien jinsab f’riskju f’żewġ azzjonijiet minn dawk li kienu għaddejjin u li fuqhom huma bbażati t-TFIs awditjati. Barra minn hekk, għall-Mina ta’ Bażi ta’ Brenner, ix-xogħlijiet u l-istudji prinċipali għadhom pendenti: l-ammont ta' EUR 775 miljun f’kofinanzjament mill-UE għadu ma ntużax. Dan jirrappreżenta 62 % tal-ammont allokat ta’ EUR 1.2 biljun. Billi l-INEA tirrikonoxxi li huwa possibbli li jkun hemm aktar dewmien, jista’ jkun meħtieġ li jiġi estiż il-perjodu ta’ implimentazzjoni tal-azzjonijiet li fuqhom hija bbażata din it-TFI, jekk irid jiġi evitat l-irtirar tal-fondi fil-futur.

60 L-allokazzjoni bil-quddiem tal-kofinanzjament mill-UE lit-TFIs tipprovdi ċertezza fit-tul lill-promoturi tal-proġetti. Iżda dan jimplika wkoll li, jekk ikun hemm dewmien sinifikanti fl-implimentazzjoni tat-TFIs, ammonti kbar ta’ fondi mill-UE allokati għalihom mhux se jitħallsu għal ħafna snin, meta dawn setgħu jintużaw biex jiġu ffinanzjati proġetti oħra ta’ infrastruttura, li huma aktar maturi. F’każijiet fejn dawn is-somom jiġu riallokati biss tard fil-proċess ta’ finanzjament, il-potenzjal li dawn jintużaw mill-ġdid huwa limitanti. Din il-problema ma tiġix riżolta b’mod sodisfaċenti permezz tal-arranġamenti attwali għall-immaniġġjar tal-ftehimiet ta’ għotja[24]. L-***Anness VI*** jindika li għall-azzjonijiet ikkompletati, l-ammont fil-fatt imħallas wara l-ikkompletar kien biss nofs l-ammont oriġinarjament allokat.

[24] Din il-problema ġiet ukoll enfasizzata fir-Rapport Speċjali Nru 19/2019 “L-INEA: il-benefiċċji twasslu iżda n-nuqqasijiet tal-FNE għad iridu jiġu indirizzati” (ara l-paragrafu 72).

Is-sorveljanza tal-Kummissjoni f'dak li jirrigwarda l-ikkompletar tal-kurituri tan-network ewlieni min-naħa tal-Istati Membri għandha dgħufijiet, iżda hemm għodda disponibbli li tista' sservi bħala bażi biex tittejjeb il-prestazzjoni

Is-sorveljanza tal-Kummissjoni hija distanti, u l-kofinanzjament mill-UE għall-proġetti huwa marbut biss mal-outputs.

61 Il-Kummissjoni tissorvelja l-ikkompletar tal-kurituri tan-network ewlieni min-naħa tal-Istati Membri, bl-għajnuna mill-Koordinaturi Ewropej u bl-użu ta' sistema ta' informazzjoni biex tikkoordina u tappoġġa l-politika (is-sistema "TENTec"). Ir-rwol tal-Koordinaturi Ewropej jinkludi:

— l-analiżi tal-kurituri tan-network ewlieni;

— it-tħejjija tal-pjan ta' ħidma (mhux vinkolanti) għall-kuritur tagħhom;

— l-involviment ma' dawk li jieħdu d-deċiżjonijiet fil-livell għoli u mal-partijiet ikkonċernati lokali biex tiġi ffaċilitata l-implimentazzjoni tat-TFIs;

— il-ksib ta' approvazzjoni mill-Istati Membri dwar il-pjan ta' ħidma;

— l-istabbilment u t-tmexxija tal-laqgħat tal-Forum tal-Kuritur, u

— il-pubblikazzjoni ta' rapport ta' progress kull sentejn dwar l-iżvilupp u l-implimentazzjoni tat-TEN-T.

Għalkemm dawn huma responsabbli għal kurituri twal u kumplessi, il-Koordinaturi għandhom ftit riżorsi u setgħat informali biss għad-dispożizzjoni tagħhom. Dan it-tip ta' qafas jagħti lill-Kummissjoni rwol wisq distanti fis-sorveljanza tal-ikkompletar f'waqtu tan-network min-naħa tal-Istati Membri.

62 Reċentement, il-Kummissjoni ssuġġeriet[25] li r-rwol ta’ dawn il-Koordinaturi jiġi estiż: l-applikazzjonijiet futuri għall-kofinanzjament mill-UE jeħtieġ li jkunu konsistenti mal-pjan ta’ ħidma tal-kuritur u mal-atti ta’ implimentazzjoni, kif ukoll jieħdu inkunsiderazzjoni l-opinjoni tal-Koordinatur Ewropew; jenħtieġ li l-Koordinaturi jitħallew isegwu mill-qrib il-proċedura tal-għoti tal-permessi għal proġetti transfruntiera ta’ interess komuni, u jkunu jistgħu jitolbu lill-awtorità kompetenti biex tirrapporta regolarment dwar il-progress li jkun inkiseb.

63 Taħt ġestjoni kondiviża, fejn ir-responsabbiltà primarja għall-implimentazzjoni taqa’ f’idejn l-Awtorità Maniġerjali rilevanti, aħna sibna bosta każijiet bi problemi li wasslu għal nuqqas ta’ effettività. Pereżempju, fir-Rumanija, bejn Lugoj u Deva, medda waħda kompleta mill-awtostrada A1, li ġiet kkofinanzjata permezz ta’ fondi mill-UE li kienu jammontaw għal EUR 12.4 miljun, attwalment mhijiex qed tintuża. Ħdejn Deva, żewġ sezzjonijiet ta’ toroq, li nbnew f’perjodu ta’ żmien ta’ seba’ snin biss, kienu interkonnessi ħażin. B’riżultat ta’ dan, 800 metru mill-awtostrada diġà mibnija kellhom jitwaqqgħu sabiex il-konnessjoni terġa’ tinbena b'mod korrett. Minbarra l-parti li kellha tinbena mill-ġdid (stmata li kienet tinvolvi kofinanzjament mill-UE li jammonta għal EUR 3.2 miljun), ix-xogħlijiet ta’ twaqqigħ swew EUR 0.9 miljun, li minnhom l-UE kkofinanzjat EUR 0.5 miljun. L-ammont ta’ EUR 3.7 miljun[26] ta’ fondi mill-UE li ntnefqu b’dan il-mod jista’ jitqies bħala moħli (ara l-***Istampa 6***).

[25] Il-Kummissjoni Ewropea, *Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar ir-razzjonalizzazzjoni ta’ miżuri li jmexxu ’l quddiem it-twettiq tan-network trans-Ewropew tat-trasport*, COM(2018) 277 final, 17.5.2018; u l-Kummissjoni Ewropea, *Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li jistabbilixxi l-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa u li jħassar ir-Regolamenti (UE) Nru 1316/2013 u (UE) Nru 283/2014*, COM(2018) 438 final, 6.6.2018.

[26] Is-somma ta’ EUR 3.2 miljun u EUR 0.5 miljun f’kofinanzjament mill-UE.

Stampa 6 – L-interkonnessjoni tas-sezzjonijiet Lugo-Deva u Deva-Orastie tal-awtostrada A1 fir-Rumanija

© ziarulunirea.ro. It-tikketti u l-allinjamenti nżdiedu mill-QEA.

64 Ma hemm l-ebda mekkaniżmu sistematiku biex jitkejlu r-riżultati wara li jkun għadda perjodu ta' żmien minn meta TFI tkun bdiet l-operat tagħha. Dan jikkonferma li l-Kummissjoni għadha tgħaqqad il-kofinanzjament li jingħata mill-UE għall-proġetti esklużivament mal-outputs. Hija ma tiġborx informazzjoni dwar ir-riżultati u dwar il-grad ta' suċċess tal-investimenti fil-livell tat-TFI (jiġifieri, jekk it-TFI hijiex se tilħaq ir-riżultati mistennija tagħha u meta).

65 Il-Kummissjoni ma għandha l-ebda *data* dwar l-effetti tal-kostruzzjonijiet ikkofinanzjati. Għalkemm il-biċċa l-kbira mit-TFIs magħżula għadhom qed jinbnew, uħud minnhom diġà jwiegħdu li se jkollhom impatt notevoli fil-futur. Pereżempju, għax-xmara Lys, diġà saru diversi xogħlijiet biex il-link Seine-Scheldt jitwessa' u jsir aktar fond. Ir-riżultati fil-livell tat-TFI għadhom ma mmaterjalizzawx, billi s-sezzjoni ewlenija tat-TFI (il-Kanal ta' bejn ix-Xmara Seine u t-Tramuntana tal-Ewropa) għad trid tinbena. Iżda x-xogħlijiet diġà kellhom impatt soċjoekonomiku pożittiv fil-Flanders: pereżempju, boom fil-kostruzzjoni ta' proprjetà immobbli max-xatt tax-xmara, li wassal għar-riġenerazzjoni urbana ta' distretti sħaħ ta' bliet f'Kortrijk u f'Haelbeke.

66 Il-Kummissjoni ma tiħux dawn l-aspetti inkunsiderazzjoni, billi l-istadji importanti tal-ftehim tal-għotja tal-INEA jikkonċernaw l-outputs fiżiċi biss. F'ċerti każijiet, pereżempju, meta jkun previst mil-leġiżlazzjoni, hija twettaq evalwazzjonijiet *ex post* li jkopru n-network fl-intier tiegħu jew għażla ta' proġetti maġġuri tat-trasport li jiġu implimentati taħt ġestjoni kondiviża. Madankollu, ma hemm l-ebda evalwazzjoni *ex post* sistematika ta' TFIs individwali meħudin fl-intier tagħhom, minkejja li huma investimenti li jiswew bosta biljuni. Dan jagħmilha diffiċli li jittieħdu tagħlimiet mill-problemi tal-passat.

Il-Kummissjoni ma vvalutatx b'mod kritiku s-sostenibbiltà fit-tul u l-ispejjeż tat-TFIs.

67 F'rapporti tal-awditjar tal-prestazzjoni preċedenti[27], aħna kkonkludejna li meta jkun hemm kofinanzjament mill-UE għad-dispożizzjoni, f'xi każijiet dan jista' jwassal lill-promoturi tal-proġetti biex iżidu l-ispeċifikazzjonijiet tal-proġett għal livell li jmur lil hinn mill-istandards tas-soltu jew biex jibnu b'aktar kobor mingħajr l-ebda raġuni tajba. Dan iwassal għal utilizzazzjoni insuffiċjenti tal-infrastruttura.

68 Il-Kummissjoni ma għandha fis-seħħ l-ebda mudell jew proċedura speċifika għall-ġbir tad-*data* biex tivvaluta b'mod indipendenti l-potenzjal li t-TFIs se jintużaw mit-traffiku tal-passiġġieri u tal-merkanzija qabel ma timpenja l-kofinanzjament mill-UE għalihom. Barra minn hekk, meta pprovdiet appoġġ mill-UE lit-TFIs, hija ma kkontestatx id-dettalji tal-istandards futuri tal-kostruzzjoni fid-dawl tal-flussi tat-traffiku potenzjali. Billi ma hemmx *data* speċifika dwar il-flussi potenzjali tat-traffiku, aħna bbażajna l-ġudizzju proprju tagħna fuq id-*data* tal-Eurostat, u għamilna suppożizzjonijiet dwar il-livelli tat-traffiku fejn kien xieraq[28]. Aħna vvalutajna s-sostenibbiltà ekonomika tat-TFIs magħżula li kellhom komponent ferrovjarju ta' veloċità għolja (ir-Rail Baltica, il-link Lyon-Turin, il-BBT, il-Fehmarn Belt u l-Basque Y), billi qisna l-għadd mistenni tal-passiġġieri u l-potenzjal kumplessiv tat-traffiku. L-ispiża totali ta' dawn t-TFIs tammonta għal madwar EUR 40 biljun. Għall-ewwel analiżi, aħna użajna l-għadd ta' passiġġiera futuri ddikjarati mill-promoturi tal-proġetti, filwaqt li għat-tieni analiżi, ħadna l-popolazzjoni kumplessiva li tgħix fiż-żona ta' lħuq ta'

---

[27] Pereżempju r-Rapport Speċjali Nru 23/2016 intitolat "It-trasport marittimu fl-UE: f'baħar ta' inkwiet – sar ħafna investiment li la huwa effettiv u lanqas sostenibbli", il-paragrafi 52 sa 55; ir-Rapport Speċjali Nru 21/2014 "Infrastrutturi tal-ajruporti ffinanzjati mill-UE: valur baxx għall-flus", il-paragrafi 28 sa 33.

[28] L-istima saret billi ttieħdu inkunsiderazzjoni r-rotot l-aktar probabbli minn fejn it-traffiku se jgħaddi ladarba l-infrastrutturi jkunu nbnew, abbażi tas-suppożizzjoni tal-iqsar rotta.

60 minuta tul il-linji. Għalkemm dawn il-linji huma fil-fatt maħsuba bħala linji għal użu mħallat, li jikkombinaw flimkien it-traffiku tal-passiġġieri ma' dak tal-merkanzija, aħna qabbilna dawn iċ-ċifri ma’ valur referenzjarju li ġie stabbilit mill-akkademiċi għat-trasport bil-ferrovija ta' veloċità għolja, li jindika li, sabiex dawn il-linji jkunu sostenibbli, jeħtieġ li huma jittrasportaw 9 miljun passiġġier fis-sena. Aħna nistgħu nikkonkludu li, għat-TFIs ivvalutati, l-popolazzjoni kumplessiva li tgħix f’din iż-żona ta’ lħuq hija limitata wisq biex tiżgura sostenibbiltà fit-tul. Aħna sibna wkoll żewġ eżempji ta’ TFIs fejn l-għadd mistenni ta’ passiġġiera huwa sinifikattivament inqas minn dan il-valur referenzjarju ta’ 9 miljun passiġġier fis-sena.

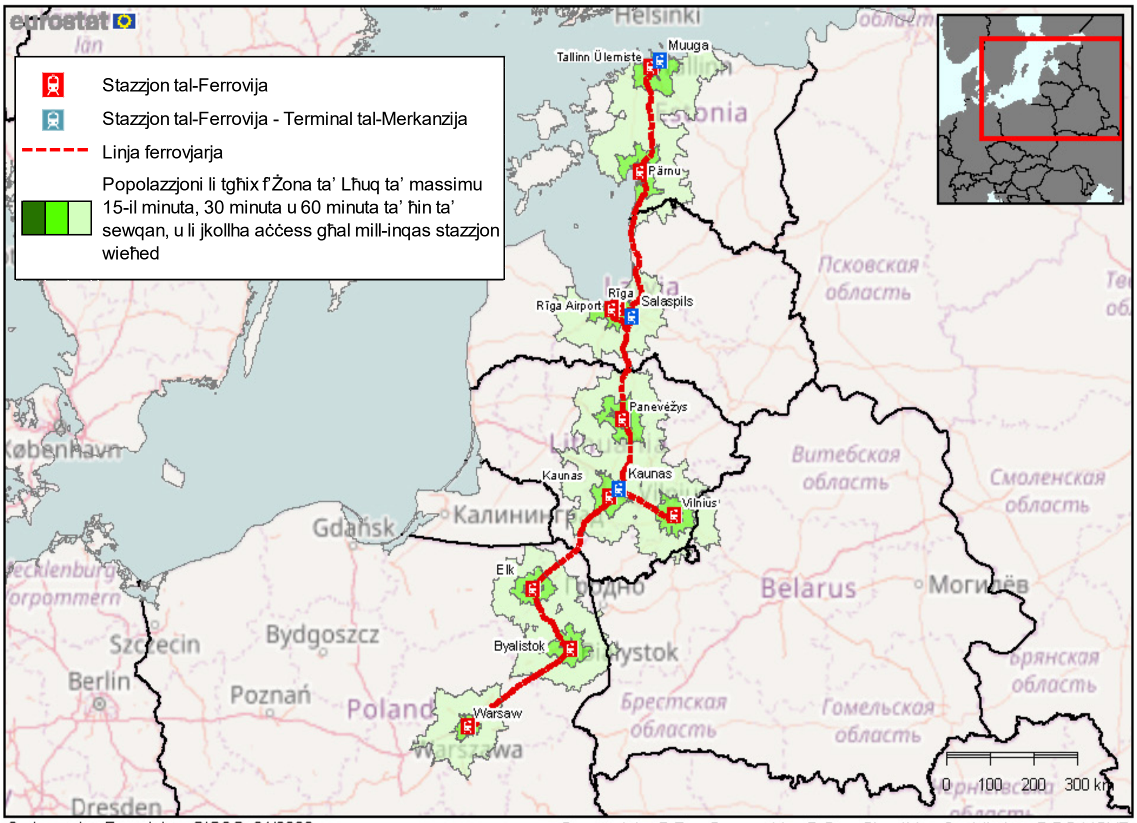
69 L-ewwel waħda hija r-Rail Baltica, li s-sostenibbiltà ekonomika fit-tul tagħha tiddependi mit-twettiq tal-potenzjal tagħha għat-trasport tal-merkanzija u tal-passiġġieri. L-ASB tal-2017 għar-Rail Baltica tbassar volumi tat-traffiku ferrovjarju tal-merkanzija ta’ madwar 15-il miljun tunnellata fl-2030 u sa 25 miljun tunnellata ta’ merkanzija sal-2055 (bejn wieħed u ieħor terz minn dan it-traffiku huwa intra-Baltiku, terz huwa merkanzija mill-Finlandja, u terz huwa traffiku fi tranżitu minn pajjiżi ġirien). Abbażi tal-livelli attwali tat-traffiku marittimu fiż-żona madwar il-pajjiżi Baltiċi, aħna osservajna domanda massima potenzjali ta’ 30 miljun tunnellata ta’ merkanzija fis-sena li setgħet tiġi ttrasferita għal fuq il-ferroviji. Madankollu, attwalment ma jeżisti l-ebda traffiku ferrovjarju tal-merkanzija fid-direzzjoni Tramuntana-Nofsinhar bejn l-Estonja, il-Latvja u l-Litwanja, u biex isseħħ bidla modali, it-trasport ferrovjarju jrid ikun jista’ jikkompeti mat-trasport bit-triq u dak marittimu. Dan ifisser li jeħtieġ li jiġu stabbiliti konnessjonijiet multimodali effiċjenti u miżuri ta’ akkumpanjament, bħall-politiki dwar il-pedaġġ, biex jinkisbu kundizzjonijiet aktar ekwi bejn il-modi differenti tat-trasport, kif ukoll mudell integrat ta’ ġestjoni tal-infrastruttura, li jiffunzjona tajjeb, u li jagħmel il-linja attraenti għall-konsumaturi bl-użu ta’ sforzi proattivi ta’ kummerċjalizzazzjoni. L-Istati Baltiċi għadhom ma qablux dwar il-mudell ta’ ġestjoni tal-infrastruttura. Barra minn hekk, il-maniġer tal-infrastruttura ferrovjarja Pollakka ma ħax miżuri biex jikkoordina ż-żieda potenzjali fid-domanda għat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija ġġenerata mir-Rail Baltica fuq il-linja Bialystok-Varsavja mat-traffiku reġjonali tal-passiġġieri u tal-merkanzija li jgħaddi fuq din il-linja.

70 Kif indikat fil-paragrafu ***69***, għad ma hemmx traffiku ferrovjarju tal-merkanzija fid-direzzjoni Tramuntana-Nofsinhar fl-Istati Baltiċi. Valutazzjoni tal-parti tat-traffiku tal-passiġġieri tal-linja Rail Baltica turi li din mhijiex ekonomikament sostenibbli, b’4.6 miljun passiġġier fis-sena sal-2030, kif indikat fl-ASB tal-2017 għall-investiment f’żoni ġodda fl-Istati Baltiċi. Barra minn hekk, l-analiżi li wettaqna fir-rigward taż-żona ta’ lħuq tindika li l-popolazzjoni kumplessiva li tgħix f’massimu ta’ 60 minuta ta’ vvjaġġar mit-TFI, f’konformità mas-suppożizzjoni tatal-analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji, hija ta’ 3.8 miljun persuna, b'kont meħud tad-duplikazzjoni ta’ nies li jgħixu f’żona ta’ lħuq tal-viċinat (ara l-***Istampa 7***). Din hija l-iktar ċifra baxxa ta’ kwalunkwe TFI ferrovjarja li awditjajna, jekk tiġi kkunsidrata l-linja nfisha. Il-promotur tal-proġett u l-Kummissjoni indikaw li dan l-investiment jikkonċerna linja ferrovjarja konvenzjonali veloċi li se jkollha karatteristiċi ta’ veloċità massima ta' 249 km/h, u li għaldaqstant din il-linja ma tistax titqabbel bil-valur referenzjarju tal-linja ferrovjarja ta’ veloċità għolja. Filwaqt li d-definizzjoni ta’ linji ferrovjarji ta’ veloċità għolja tabilħaqq tapplika għal linji ġodda b'veloċitajiet ta’ 250 km/h jew aktar, aħna qisna li din il-linja hija investiment fil-ferroviji ta’ veloċità għolja għal żewġ raġunijiet. L-ewwel nett, parti mil-linja se tuża linja ferrovjarja konvenzjonali mtejba fuq it-territorju Pollakk (tali linji jitqiesu bħala linji ta’ veloċità għolja jekk il-veloċità tagħhom tkun ta' 200 km/h jew aktar). It-tieni, il-linja Rail Baltica se tintuża bħala linja mħallta, li normalment għandha spejjeż tal-kostruzzjoni li huma ogħla minn dawk tal-linja li tintuża purament għall-passiġġieri.

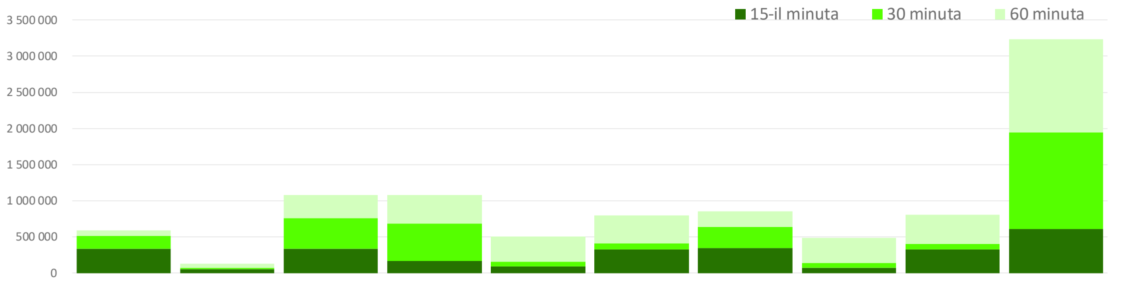
71 Jekk ninkludu l-linja ta’ aċċess lejn il-Polonja u nwettqu analiżi aktar ġenerali, ladarba tkun inbniet u ttejbet il-linja sa Varsavja, il-popolazzjoni kumplessiva li tgħix f’massimu ta’ 60 minuta miż-żona ta’ lħuq se titla’ għal 8.3 miljun. Jekk inqabblu dan mal-valur referenzjarju tagħna[29] ta’ 9 miljun passiġġiera fis-sena, is-sostenibbiltà ekonomika tista’ tkun f’riskju, anki għall-konnessjoni sħiħa sa Varsavja.

[29] Ir-Rapport Speċjali Nru 19/2018 dwar il-ferroviji ta’ veloċità għolja (“network ferrovjarju Ewropew ta’ veloċità għolja: mhuwiex realtà iżda huwa sistema frammentata u ineffettiva”).

Stampa 7 – Valutazzjoni taż-żona ta' lħuq għar-Rail Baltica



Cartography: Eurostat — GISCO, 01/2020 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE



Żona ta' Lħuq	Tallinn	Pärnu	Rīga	Ajruport ta' Rīga	Panevėžys	Kaunas	Vilnius	Elk	Byalistok	Varsavja
15-il minuta	336 000	55 000	336 000	168 000	97 000	326 000	348 000	70 000	325 000	611 000
30 minuta	514 000	71 000	764 000	685 000	154 000	410 000	642 000	137 000	405 000	1 941 000
60 minuta	594 000	130 000	1 075 000	1 083 000	511 000	798 000	850 000	483 000	806 000	3 238 000

Sors: Mappa tal-Eurostat; *data* miżjuda mill-ECA.

72 It-tieni, it-tbassir tal-għadd ta' passiġġieri fuq il-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja bejn Copenhagen u Hamburg li jużaw il-link fiss Fehmarn Belt jindika li l-parti ferrovjarja ta' din it-TFI mhux se tkun ekonomikament sostenibbli. Minkejja l-fatt li 7.7 miljun persuna jgħixu f'żona ta' lħuq ta' massimu 60 minuta tul il-linja u li l-passiġġieri jistgħu jużaw partijiet speċifiċi tal-linja (eż. Hamburg-Lübeck jew Ringsted-Copenhagen), it-tbassir jipprevedi li 1 000 000 passiġġier biss se jużaw il-link fiss fiż-żewġ direzzjonijiet kull sena, anki 10 snin wara l-ftuħ. Dan huwa ferm inqas miċ-ċifra tal-valur referenzjarju ta' 9 miljun passiġġier fis-sena. Se jibdew joperaw ukoll servizzi ta' trasport ferrovjarju tal-merkanzija billi din il-linja tfasslet bħala linja mħallta. Huwa

stmat li sa 73 ferrovija tal-merkanzija kuljum se jgħaddu mil-linja fissa meta din tkun qed topera bil-kapaċità sħiħa tagħha. Madankollu, l-ebda bidla multimodali sostanzjali ma hija se sseħħ permezz tal-kostruzzjoni ta' din l-infrastruttura billi l-ferroviji tal-merkanzija se jieqfu jużaw ir-rotta attwali li tgħaddi mill-"Great Belt" (effett ta' "spostament", ara l-***Istampa 3***).

73 Barra minn hekk, aħna vvalutajna l-ispejjeż tal-kostruzzjoni tal-linja ta' aċċess Ġermaniża bi standards ferrovjarji ta' veloċità għolja, kif ippjanat attwalment. Il-pjan oriġinali kien li l-linja eżistenti tittejjeb għal veloċità ta' 160 km/h (f'konformità mar-Regolament dwar it-TEN-T, li ppreveda biss li tinbena linja ferrovjarja ta' veloċità għolja). Madankollu, wara konsultazzjoni mal-partijiet ikkonċernati lokali, l-emendi rriżultaw fl-ippjanar ta' linja ġdida ta' aċċess ta' użu mħallat (inkluż, fost affarijiet oħra, allinjamenti ġodda, stazzjonijiet addizzjonali u terminal ġdid tal-merkanzija). Imbagħad ittieħdet deċiżjoni politika biex tinbena linja b'veloċità massima skont id-disinn ta' 200 km/h għall-ferroviji tal-passiġġieri. Fuq il-bażi taċ-ċifri dwar l-ispejjeż għall-kostruzzjoni tal-linja, li hija twila 88 km, bejn Lübeck u Puttgarden (id-daħla għall-link fiss tal-Fehmarn Belt) u tad-distanzi tagħha, din il-linja ta' veloċità għolja, kif inhi mfassla attwalment, se tiswa EUR 26 miljun għal kull km. L-ispiża tar-rekwiżiti reġjonali addizzjonali rigward il-protezzjoni mill-istorbju li jmorru lil hinn mir-rekwiżiti standard tammonta għal EUR 1.185 miljun. Din tikkostitwixxi aktar minn nofs l-ispiża totali għall-kostruzzjoni tal-linja kollha. L-ispiża tal-pont ta' Fehmarnund ippjanat[30], li se jissostitwixxi dak eżistenti u li attwalment għadu mhux meħtieġ, tammonta għal EUR 549 miljun. Jekk ninkludu dawn l-ispejjeż fit-total (għadha ma ttieħditx deċiżjoni dwar l-ebda waħda mill-miżuri), l-ispiża għal kull km tal-linja jitilgħu għal EUR 46 miljun. Dan ikun iwassal għal spiża totali kumplessiva ta' aktar minn EUR 4 biljun għal-linja ta' aċċess Ġermaniża. Meta mqabbla ma' dik tal-linji ta' veloċità għolja ħafna, li awditjajna preċedentement, li joperaw b'veloċità ta' 250 km/h jew aktar[31], din l-ispiża għal kull km hija għolja ħafna, meta jitqies li din mhijiex żona b'popolazzjoni densa ħafna, ir-rekwiżiti tal-inġinerija għall-kostruzzjoni tal-linja huma limitati u l-veloċità massima tal-linja hija ta' 200 km/h. Taħt restrizzjonijiet ġeografiċi simili, iċ-ċifra korrispondenti għat-titjib tas-sezzjoni Ringsted-Rødby tal-linja ta' aċċess Daniża għal-link fiss tal-Fehmarn Belt (bl-istess mod minn 160 km/h sa 200 km/h) hija ta' EUR 11-il miljun għal kull km, inqas minn kwart tal-ispiża għal-linja ta' aċċess Ġermaniża. Barra minn hekk, it-titjib tal-linji ta' aċċess Ġermaniżi għall-istandards ta' veloċità għolja jwassal għal tnaqqis ta'

---

[30] Il-pjanijiet l-aktar reċenti mħabbra mir-Reġjun ta' Schleswig-Holstein jindikaw li dan il-pjan għal pont ġdid se jiġi ssostitwit minn mina għat-traffiku bit-triq (normalment aktar għalja) simili għal dik tal-link fiss.

[31] Ir-Rapport Speċjali Nru 19/2018 "network ferrovjarju Ewropew ta' veloċità għolja: mhuwiex realtà iżda huwa sistema frammentata u ineffettiva", it-Tabella 5.

vjaġġar ta' ħames minuti biss (minn Lübeck sa Puttgarden, meta mqabbel ma' dak li kien ippjanat oriġinarjament) għat-traffiku tal-passiġġieri. B'riżultat ta' dan, dawn il-bidliet kollha jinvolvu spejjeż addizzjonali għoljin ħafna li flimkien mal-ammonti baxxi ta' passiġġieri (ara l-paragrafu *72*) inaqqsu sinifikattivament il-kosteffettività ta' din il-linja ta' aċċess imtejba.

74 It-tfassil tal-linja ta' aċċess Ġermaniża ġie deċiż mir-Reġjun ta' Schleswig-Holstein wara li ġew ikkonsultati l-partijiet ikkonċernati lokali. Il-Kummissjoni ma pparteċipatx f'dan il-proċess, u ma kinitx involuta fit-teħid ta' deċiżjonijiet. Sal-lum, il-kofinanzjament mill-UE għall-istudji biss ammonta għal EUR 38.6 miljun. Biex ikun hemm konformità mal-prinċipju tal-ġestjoni finanzjarja tajba, meta ssir talba għal kofinanzjament mill-UE fil-futur, jenħtieġ li dawn iċ-ċifri jwasslu biex il-Kummissjoni tirrifletti fl-istadju tat-teħid ta' deċiżjonijiet, u twettaq valutazzjoni ddedikata, dwar jekk linja ta' veloċità aktar baxxa bi spejjeż aktar baxxi tkunx fil-fatt suffiċjenti biex tkopri l-ħtiġijiet ta' mobbiltà tal-popolazzjoni.

Għodda bħala bażi għall-investimenti futuri: id-deċiżjoni ta' implimentazzjoni

75 Reċentement, il-Kummissjoni bdiet tuża deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni bħala għodda biex issaħħaħ is-sorveljanza tagħha f'dak li jirrigwarda l-ikkompletar tal-kurituri tan-network ewlieni mill-Istati Membri. Dawn id-deċiżjonijiet jiġu adottati bi qbil mal-Istati Membri kkonċernati, u jirriflettu l-impenn tal-Istati Membri biex jikkonformaw ma' skeda ta' żmien maqbula b'mod konġunt għall-finalizzazzjoni tal-outputs. Din l-iskeda ta' żmien fiha għadd ta' stadji importanti ewlenin, u d-deċiżjonijiet jinkludu obbligu għall-Istati Membri biex jiktbu rapport annwali. Sa issa, id-deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni ntużaw għar-Rail Baltica, il-link Seine-Scheldt, u l-konnessjoni ferrovjarja Evora-Mérida bejn Spanja u l-Portugall (TFI li ma kinitx inkluża fil-kampjun tagħna).

76 Aħna nqisu li d-deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni huma pass pożittiv billi jippermettu li l-Kummissjoni tissorvelja aktar mill-qrib it-twassil tat-TFIs min-naħa tal-Istati Membri, u minħabba li huma jikkonfermaw f'termini preċiżi l-outputs mistennija u l-ambitu tat-TFI, u jkopru azzjonijiet komplementari meħtieġa biex din it-TFI tibda l-operat tagħha. Dawn id-deċiżjonijiet jinkludu l-konnessjonijiet għat-terminals ferrovjarji/tat-toroq eżistenti u dawk ġodda għar-Rail Baltica, kif ukoll il-kostruzzjoni ta' terminals multimodali għal-link Seine-Scheldt. Barra minn hekk, huma jipprovdu wkoll il-possibbiltà għall-Koordinaturi Ewropej u għall-Kummissjoni biex ikunu preżenti bħala osservaturi fil-laqgħat organizzati mill-korpi deċiżjonali tal-promoturi tal-proġetti.

77 Madankollu, aħna osservajna r-riskju li d-deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni jistgħu ma jkunux suffiċjenti biex jiżguraw b'mod effettiv it-twassil f'waqtu u l-bidu tal-operat tat-TFIs, għar-raġunijiet li ġejjin.

(a) Dawn id-deċiżjonijiet ma jistgħux jittieħdu mingħajr il-ftehim tal-Istati Membru u huma ma jimponux obbligi jew responsabbiltajiet speċifiċi fuq xi parti, u lanqas ma jiddeskrivu l-konsegwenzi finanzjarji jekk l-impenji ma jiġux onorati. Dawn ma jippermettux ukoll li l-Kummissjoni tieħu azzjoni jekk ikun hemm dewmien, jew jekk ma jittiħdux miżuri ta' akkumpanjament.

(b) Dawn id-deċiżjonijiet ma jispeċifikawx ir-riżultati antiċipati tat-TFI u għad għandhom dgħufijiet fl-indirizzar ta' kwistjonijiet li jeħtieġu ftehim politiku fil-livell tal-Istati Membri.

(i) Id-Deċiżjoni ta' implimentazzjoni dwar ir-Rail Baltic kienet tistipula li l-Estonja, il-Latvja u l-Litwanja kellhom sat-30 ta' Ġunju 2019 biex jiddeċiedu dwar il-mod kif infrastruttura kompleta tkun tiġi mmaniġġjata, inkluż mekkaniżmu għad-distribuzzjoni tal-qligħ u tal-benefiċċji futuri bejn is-sħab. Minkejja l-isforzi li għamlet il-Kummissjoni biex jintlaħaq qbil dwar tali mekkaniżmu, sad-data ta' skadenza ma kienet ittieħdet l-ebda deċiżjoni.

(ii) Għalkemm id-deċiżjoni ta' implementazzjoni għal-link Seine-Scheldt, kienet ikkjarifikat l-ambitu tat-TFI, hija naqset milli tistabbilixxi stadju importanti preċiż għall-ikkompletar f'waqtu tal-link ewlieni nieqes ta' passaġġi fuq l-ilma lejn il-port ta' Zeebrugge, li għalih deċiżjoni soda dwar il-kostruzzjoni ddewmet għal ħafna snin mill-gvern reġjonali minħabba l-oppożizzjoni lokali. Dan jillimita l-potenzjal għall-kontejners tal-baħar fond biex jużaw rotot tal-passaġġi fuq l-ilma interni.

78 Barra minn hekk, id-deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni ma jinkludux dispożizzjoni li tinkoraġġixxi biex jittieħdu tagħlimiet mill-esperjenzi tal-passat, billi l-ebda prattika ta' evalwazzjoni *ex post* ma kienet saret obbligatorja.

Konklużjonijiet u rakkomandazzjonijiet

79 Huwa probabbli li sitta mit-tmien TFIs analizzati, inklużi l-linji ta' aċċess, mhux se jkunu jistgħu joperaw bil-kapaċità sħiħa tagħhom sal-2030, kif kien ippjanat fl-2013. Peress li t-TFIs u l-linji ta' aċċess tagħhom jikkostitwixxu links ewlenin fil-kurituri tan-network ewlieni, huwa għaldaqstant improbabbli li n-network ewlieni tat-trasport tal-UE jilħaq il-potenzjal sħiħ tiegħu sal-2030, li jimplika li l-effetti mistennija tan-network tat-trasport tal-UE mhumiex se jitwasslu sa dak iż-żmien.

80 Ir-Rail Baltica u tliet partijiet minn tliet TFIs oħra biss x'aktarx se jissodisfaw ir-rekwiżiti minimi tar-Regolament dwar it-TEN-T sal-2030. Ir-raġunijiet prinċipali għal dawn ir-riżultati mhux sodisfaċenti huma li l-Istati Membri għandhom il-prijoritajiet proprji tagħhom u proċeduri differenti, kif ukoll ritmi differenti fir-rigward tal-implimentazzjoni, filwaqt li t-TFIs transfruntiera mhux dejjem jiġu appoġġati b'mod ugwali . Barra minn hekk, ir-Regolament dwar it-TEN-T, għalkemm huwa legalment vinkolanti, fih dispożizzjonijiet li jippermettu lill-Istati Membri biex jiddevjaw mill-pjan li għandu jintlaħaq sad-data ta' skadenza tal-2030. Il-Kummissjoni għandha għodod legali limitati biex tinforza l-prijoritajiet stabbiliti tal-UE, iżda għadha ma għamlitx użu minnhom, ħlief li adottat ftit atti ta' implimentazzjoni (ara l-paragrafi *16* sa *26*).

Rakkomandazzjoni 1 – Jiġu riveduti u applikati l-għodod attwali għall-infurzar tal-ippjanar fit-tul

Fil-kuntest tar-reviżjoni tal-leġiżlazzjoni attwali, jenħtieġ li l-Kummissjoni tressaq proposti biex:

(a) tinkludi għodod legali li jistgħu jiġu infurzati u li jkunu aħjar, inkluż estensjoni tal-perimetru għall-adozzjoni ta’ atti ta’ implimentazzjoni, biex tkun tista’ tindirizza kwalunkwe dewmien sinifikanti fil-bidu jew fl-ikkompletar tax-xogħlijiet fuq in-network ewlieni;

(b) terġa’ tivvaluta r-rilevanza tar-rekwiżiti tekniċi tan-network ewlieni u ta' dak komprensiv, filwaqt li tieħu inkunsiderazzjoni l-iskeda ta’ żmien li jkun fadal u t-tagħlimiet li ttieħdu mill-problemi osservati fir-rigward tat-twassil ta’ proġetti preċedenti u ta' dawk li jinsabu għaddejjin;

(c) tintroduċi dispożizzjonijiet biex issaħħaħ il-koerenza bejn il-pjanijiet nazzjonali fil-qasam tat-trasport u l-impenji tat-TEN-T, sabiex tiżgura infurzar u implimentazzjoni xierqa tar-Regolament dwar it-TEN-T.

Barra minn hekk, jenħtieġ ukoll li l-Kummissjoni:

(d) tagħti segwitu għall-“proposta ta’ razzjonalizzazzjoni”[32] tagħha, billi tappoġġa lill-Istati Membri kemm fl-ippjanar u fl-akkwist pubbliku tagħhom kif ukoll fl-istabbiliment ta’ punti uniċi ta’ kuntatt biex jitnaqqas il-piż amministrattiv. Għat-TFIs transfruntiera, jenħtieġ li hija tippromwovi l-użu ta’ proċeduri komuni ta’ sejħiet għall-offerti.

Data mmirata għall-implimentazzjoni: Għall-punti (a) sa (c), sal-2022, fil-kuntest tar-reviżjoni tar-Regolament dwar it-TEN-T. Għall-punt (d), mid-dħul fis-seħħ tal-leġiżlazzjoni rilevanti.

81 Minkejja li t-TFIs huma investimenti li jiswew bosta biljuni ta’ euro, jeħtieġ li jsir titjib fl-ippjanar ta’ xi elementi ewlenin. Hemm riskju li t-tbassir tat-traffiku jkun ottimist iżżejjed. Nofs dan it-tbassir mhuwiex ikkoordinat tajjeb. Dan it-tbassir mhuwiex ibbażat fuq valutazzjonijiet ekonomiċi sodi, u xi drabi jkun simplistiku ħafna. It-tbassir preċedenti tat-traffiku tal-merkanzija huwa ferm ogħla miċ-ċifri attwali tat-traffiku. Biex dan it-tbassir jinkiseb, jeħtieġ li jiġu stabbiliti inizjattivi ta’ bidla modali li

[32] Proposta għal regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar ir-razzjonalizzazzjoni ta’ miżuri li jmexxu ’l quddiem it-twettiq tan-network trans-Ewropew tat-trasport. 17.5.2018. COM(2018) 277 final.

jirnexxu. Il-Kummissjoni ma wettqitx l-analiżi proprja tagħha tal-ħtiġijiet, indipendentement mill-valutazzjonijiet li twettqu mill-Istati Membri, qabel ma impenjat il-kofinanzjament mill-UE għal azzjonijiet li jagħmlu parti minn dawn l-infrastrutturi.

82 Għat-tmien TFIs kollha inklużi fil-kampjun tagħna, l-analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji ma ntużawx b'mod xieraq bħala għodda għat-teħid ta' deċiżjonijiet fil-livell kumplessiv tat-TFI. Għalkemm kien hemm analiżijiet dettaljati tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji għal sezzjonijiet speċifiċi, ma kien hemm l-ebda analiżi ta' dan it-tip għal kwalunkwe waħda mit-TFIs fl-intier tagħha, li kienet tkopri x-xogħol kollu propost, inklużi l-investimenti f'infrastrutturi relatati, u li tinvolvi l-akbar għadd possibbli ta' partijiet ikkonċernati nazzjonali u reġjonali.

83 Il-valutazzjoni li wettaqna tal-proċeduri ta' involviment tal-partijiet ikkonċernati wriet għadd ta' prattiki tajbin li jistgħu jiġu rreplikati fil-futur. Madankollu, aħna identifikajna wkoll proċeduri li jistgħu jittejbu biex jiġi żgurat l-involviment reali tal-partijiet ikkonċernati fit-teħid ta' deċiżjonijiet. Il-Kummissjoni mhijiex involuta f'dawn il-proċessi, u mhijiex viżibbli biżżejjed fil-laqgħat ewlenin, li jfisser li hija qed titlef opportunità ewlenija biex tippromwovi l-valur miżjud tal-UE pprovdut mit-TFIs (ara l-paragrafi *27*sa *44*).

Rakkomandazzjoni 2 – Tintalab analiżi aħjar qabel ma jiġi deċiż li jingħata kofinanzjament mill-UE għal megaproġetti (simili għal dawk tat-TFIs)

Qabel ma tipprovdi finanzjament mill-UE biex tappoġġa l-azzjonijiet li jagħmlu parti minn megaproġetti usa', jenħtieġ li l-Kummissjoni:

(a) għall-ġestjoni diretta, tirrikjedi li titwettaq analiżi kumplessiva tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji soċjoekonomiċi, li tkun soda, komprensiva u trasparenti, għal megaproġetti individwali fl-intier tagħhom (simili għal dawk tat-TFIs, kif iddefiniti f'dan ir-rapport), minbarra dawk dettaljati speċifiċi għal kull sezzjoni. Jenħtieġ li dawn l-ASB jitwettqu f'livell strateġiku li jkun ogħla minn dak tal-proġett jew tas-sezzjoni individwali li jkunu qed jiġu implimentati u jkopru wkoll l-infrastruttura anċillari; u

(b) għall-infiq taħt ġestjoni kondiviża, qabel ma jiġi pprovdut appoġġ mill-UE għal megaproġetti, l-awtoritajiet maniġerjali jintalbu biex jadottaw l-istess rekwiżiti.

Data mmirata għall-implimentazzjoni: Rekwiżiti ġodda li għandhom jiġu ddefiniti sa tmiem l-2021 u applikati minn dak iż-żmien.

84 L-effiċjenza fl-implimentazzjoni tat-TFIs hija ġeneralment baxxa. Għat-tmien TFIs magħżula, iż-żmien medju tal-kostruzzjoni huwa ta' 15-il sena. Meta titqies l-infrastruttura anċillari li hija meħtieġa biex TFI ssir operazzjonali bil-kapaċità sħiħa tagħha, iż-żmien reali tal-kostruzzjoni huwa ferm itwal.

85 Il-kofinanzjament mill-UE għat-TFIs jiġi pprovdut permezz ta' bosta azzjonijiet. Din is-sitwazzjoni tidduplika l-isforzi, mhijiex effiċjenti, u ma tiżgurax ħarsa ġenerali lejn l-implimentazzjoni. L-istabbiliment ta' prijoritajiet speċifiċi ta' finanzjament għal proġetti ta' dan il-kobor matul il-perjodu tal-QFP, filwaqt li jiġu rrispettati l-limiti fuq il-fondi tal-UE disponibbli f'kull perjodu ta' seba' snin, ikollu l-vantaġġ li jħaffef l-użu tal-allokazzjonijiet u tiġi evitata kompetizzjoni artifiċjali ma' proġetti oħra li ma jagħmlux parti minn TFI. Barra minn hekk, fi ħdan id-DĠ MOVE jew id-DĠ REGIO, jew fi ħdan l-INEA jew l-awtoritajiet maniġerjali, ma hemm l-ebda servizz iddedikat li jiffoka esklużivament fuq it-TFIs, biex jiggwida u jmexxi lill-promoturi tal-proġetti sabiex jiżdiedu l-effiċjenza u l-effettività tal-kofinanzjament mill-UE. Il-bidliet fit-tfassil u fl-ambitu tat-TFIs li ġew awditjati, sa issa, wasslu għal żidiet fl-ispejjeż li jammontaw għal EUR 17.3 biljun (fiż-żmien meta sar l-awditu, żieda ta' 47 % meta mqabbla mal-ispejjeż stmati inizjalment). F'xi każijiet, it-TFIs ġew ukoll affettwati minn livell għoli ta' burokrazija fil-livell nazzjonali.

86 It-TFIs kollha eżaminati kellhom dewmien (dewmien medju ta’ 11-il sena fil-parti prinċipali ta’ kull TFI li tibda l-operat tagħha). Dan id-dewmien għandu konsegwenzi estensivi, bħal traffiku ta’ kuljum, konġestjonijiet u nuqqas ta’ sikurezza fit-toroq tul l-awtostrada A1 fir-Rumanija, fejn l-għadd ta’ inċidenti u ta’ diżgrazzji huwa ferm ogħla mill-medja nazzjonali. Għall-azzjonijiet li ġew awditjati, kien hemm ukoll diversi każijiet ta’ dewmien fl-implimentazzjoni. Parti minn dan id-dewmien hija konsiderevoli (sa 79 xahar għal waħda mill-azzjonijiet relatata mal-awtostrada A1, jew 263 % tal-iskeda ta’ żmien ippjanata inizjalment). Id-dewmien medju huwa ta' 34 xahar (aktar minn 68 % tal-iskeda taż żmien ippjanata inizjalment). Għas-17-il azzjoni li awditjajna, dan id-dewmien irriżulta fl-irtirar ta’ EUR 1.4 biljun f’appoġġ ikkofinanzjat mill-UE mill-allokazzjonijiet oriġinali (ara l-paragrafi *45*sa *60*).

Rakkomandazzjoni 3 – Tissaħħaħ il-ġestjoni tal-Kummissjoni f’dak li jirrigwarda l-kofinanzjament mill-UE għal azzjonijiet li jagħmlu parti minn megaproġetti (simili għal dawk tat-TFIs)

Meta tipprovdi kofinanzjament mill-UE għal azzjonijiet li jagħmlu parti minn megaproġetti (simili għal dawk tat-TFIs), jenħtieġ li l-Kummissjoni:

(a) tagħti prijorità lil azzjonijiet li jagħmlu parti minn megaproġetti li jirrappreżentaw links neqsin u konġestjonijiet li ġew stabbiliti bħala prijoritajiet ewlenin fil-Pjan ta’ Ħidma tal-Kurituri;

(b) tmexxi l-għażla ta’ azzjonijiet li jagħmlu parti minn megaproġetti sabiex iżżid l-effiċjenza fil-ġestjoni u tevita l-kompetizzjoni artifiċjali ma’ proġetti oħra. Biex tiżgura li jkun hemm koerenza u konsistenza, jenħtieġ li l-Kummissjoni tippromwovi, għal kull megaproġett, ftehim ta’ għotja unika għal perjodu ta’ finanzjament pluriennali. Jenħtieġ li tali ftehim jinkludi l-azzjonijiet kollha li jkunu maturi biżżejjed biex jiġu implimentati bis-sħiħ tul il-perjodu ta’ finanzjament pluriennali;

(c) tindirizza d-dgħufijiet li ġew identifikati, min-naħa tal-Istati Membri, fl-implimentazzjoni tat-TFIs u żżid l-effettività tal-kofinanzjament mill-UE; tagħmel użu bikri u proattiv mill-għodod kollha disponibbli biex tiżgura l-ikkompletar f’waqtu tan-network , u tistabbilixxi ċentri ta’ kompetenza ddedikati biex jivvalutaw il-kwalità tad-dokumenti mħejjija mill-promoturi tal-proġetti u jikkoordinaw l-isforzi relatati mat-tmexxija u mal-iggwidar ta' dawn tal-aħħar.

Data mmirata għall-implimentazzjoni: Sa tmiem l-2020, ladarba jiġi adottat il-QFP il-ġdid.

87 Is-sorveljanza tal-Kummissjoni f'dak li jirrigwarda l-ikkompletar tal-kurituri tan-network ewlieni mill-Istati Membri turi għadd ta' dgħufijiet. Il-Kummissjoni ħatret Koordinaturi Ewropej li, b'riżorsi limitati, qed jużaw pjanijiet ta' ħidma mhux vinkolanti u jorganizzaw laqgħat tal-forum rigward il-kurituri, u hija tuża sistema ta' informazzjoni biex tissorvelja l-ikkompletar tal-kurituri tan-network ewlieni. Dan il-mod kif tipproċedi jagħtiha rwol distanti. F'ġestjoni kondiviża, dan ma ppreveniex l-użu subottimali ta' fondi mill-UE li jammontaw għal EUR 12.4 miljun, kif ukoll il-ħela ta' EUR 3.7 miljun fuq l-awtostrada A1 fir-Rumanija, minħabba li medda waħda mibnija mhux qed tintuża, u żewġ partijiet ġew konnessi b'mod żbaljat. Il-Kummissjoni għadha tgħaqqad il-kofinanzjament li jingħata mill-UE għall-azzjonijiet esklużivament mal-outputs. Hija ma tiġborx sistematikament informazzjoni dwar ir-riżultati u dwar il-grad ta' suċċess tal-investimenti fil-livell tat-TFI (jiġifieri, jekk it-TFI hijiex se tilħaq ir-riżultati mistennija tagħha u meta).

88 Il-Kummissjoni ma għandha l-ebda mudell jew proċedura speċifika għall-ġbir ta' *data* biex tivvaluta b'mod indipendenti l-livell ta' traffiku tal-passiġġieri u tal-merkanzija li jkun se juża TFI, qabel ma tiddeċiedi li timpenja l-kofinanzjament mill-UE għal azzjonijiet li jagħmlu parti minn din it-TFI. Barra minn hekk, meta pprovdiet appoġġ mill-UE għal dawn l-azzjonijiet, hija ma kkontestatx id-dettalji tal-istandards futuri tal-kostruzzjoni fid-dawl tal-flussi tat-traffiku potenzjali. L-analiżi tagħna tissuġġerixxi li l-livelli potenzjali tat-traffiku tal-merkanzija u tal-passiġġieri jpoġġu f'riskju s-sostenibbiltà ekonomika tal-linja Rail Baltica, anki għall-konnessjoni sħiħa sa Varsavja. Aħna osservajna wkoll li l-ispejjeż għall-bini tal-linja ta' aċċess Ġermaniża għal-linja ferrovjarja ta' veloċità għolja proposta bejn Copenhagen u Hamburg kienu għoljin ħafna, prinċipalment minħabba l-ispejjeż għar-rekwiżiti addizzjonali rigward il-protezzjoni mill-istorbju u dawk għal pont ġdid ta' Fehmarnund. Barra minn hekk, aħna osservajna sostenibbiltà ekonomika limitata, billi l-parti ferrovjarja ta' din it-TFI li tgħaddi mil-link fiss tal-Fehmarn Belt se tintuża minn 1 000 000 passiġġier biss kull sena f'kull direzzjoni.

89 Il-Kummissjoni introduċiet għodda ġdida: id-deċiżjoni ta' implimentazzjoni. Din tippermetti li hija ssegwi l-implimentazzjoni tat-TFIs aktar mill-qrib u, għaldaqstant, tikkostitwixxi pass 'il quddiem lejn sorveljanza aktar effettiva f'dak li jirrigwarda l-ikkompletar tal-Kurituri tan-network Ewlieni mill-Istati Membri. Madankollu, dawn id-deċiżjonijiet ma jistgħux jittieħdu mingħajr il-ftehim tal-Istati Membri kkonċernati; huma ma jikkjarifikawx ir-regoli u r-responsabbiltà tal-partijiet kollha, inkluża l-Kummissjoni nfisha; u għandhom dgħufijiet fl-indirizzar tal-kwistjonijiet kritiċi kollha, inklużi r-riżultati antiċipati. Barra minn hekk, id-deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni ma jirrikjedux evalwazzjoni *ex post* obbligatorja sabiex jittieħdu tagħlimiet mill-esperjenzi (ara l-paragrafi *61* sa *78*).

Rakkomandazzjoni 4 – Tiġi sfruttata l-esperjenza miksuba mid-deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni, u jissaħħaħ ir-rwol tal-Koordinaturi Ewropej

Jenħtieġ li l-Kummissjoni tieħu l-azzjonijiet li ġejjin:

(a) tkompli tiżviluppa l-għodda l-ġdida tad-deċiżjoni ta' implimentazzjoni, billi tipproponi deċiżjoni ta' implimentazzjoni ta' dan it-tip għal kull TFI transfruntiera li għandha tiġi kkofinanzjata fil-perjodu 2021-2027. Jenħtieġ li dawn id-deċiżjonijiet jikkjarifikaw ir-regoli u r-responsabbiltà tal-partijiet kollha, inkluża l-Kummissjoni nfisha; jinkludu dikjarazzjoni tar-riżultati mistennija (eż. bidla modali, objettivi tat-tbassir tat-traffiku) u stadji importanti, kif ukoll impenn min-naħa tal-Istati Membri kollha biex jikkondividu r-riżultati tal-evalwazzjoni *ex post* mal-Kummissjoni;

(b) wara li tiġi adottata l-bażi ġuridika l-ġdida ssuġġerita fir-***Rakkomandazzjoni 1(a)***, tipproponi wkoll deċiżjoni ta' implimentazzjoni għal kull TFI li għandha "impatt transfruntier";

(c) tipproponi li jissaħħaħ ir-rwol tal-Koordinaturi Ewropej billi żżid l-infurzar tal-Pjanijiet ta' Ħidma tal-Kurituri; billi tippermetti l-preżenza tagħhom f'laqgħat ewlenin tal-bordijiet tat-tmexxija; u billi ttejjeb ir-rwol tagħhom f'termini ta' komunikazzjoni tal-objettivi tal-politika tat-TEN-T.

Data mmirata għall-implimentazzjoni: (a) għal dawk it-TFIs magħżula f'dan l-awditu, sa tmiem l-2021, u jiġi segwit l-istess approċċ għal TFIs transfruntiera futuri, u għall-punti (b) u (c), sal-2022, fil-kuntest tar-reviżjoni tar-Regolament dwar it-TEN-T.

Dan ir-Rapport ġie adottat mill-Awla II, immexxija mis-Sinjura Iliana Ivanova, Membru tal-Qorti tal-Awdituri, fil-Lussemburgu fil-laqgħa tagħha tal-25 ta' Marzu 2020.

Għall-Qorti tal-Awdituri

Klaus-Heiner Lehne
Il-President

Annessi

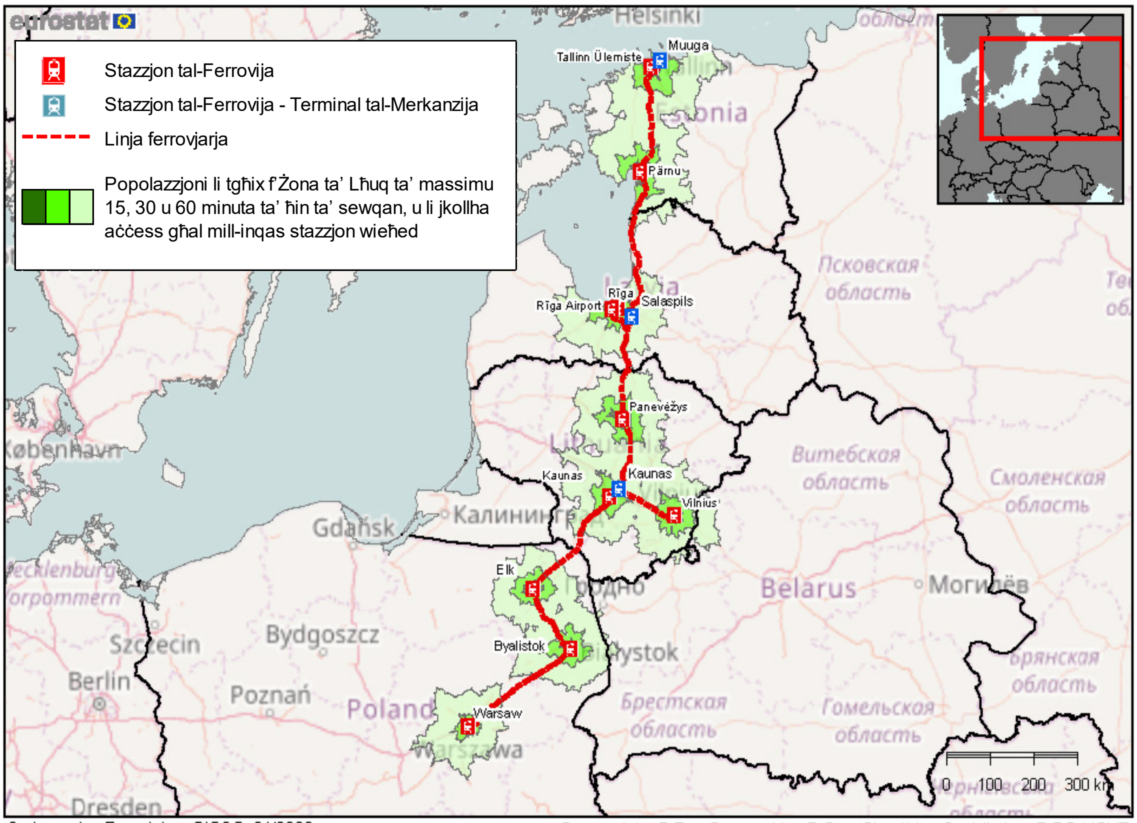
Anness I - Ħarsa ġenerali lejn it-TFIs magħżula

1. Rail Baltica

01 Ir-Rail Baltica hija proġett kompletament ġdid ta' infrastruttura tat-trasport ferrovjarju, li jgħaqqad flimkien l-Istati Baltiċi mal-Polonja u man-network ferrovjarju Ewropew, minn naħa waħda, u li jippermetti li jkun hemm link għal Finlandja, min-naħa l-oħra (mina taħt l-ilma li tgħaqqad il-linja ma' Helsinki għadha ma ġietx ippjanata). Ir-Rail Baltica tagħmel parti mill-kuritur tal-Baħar tat-Tramuntana-Baltiku, u tirrappreżenta "link nieqes" fin-network (ara l-*Istampa 1*).

02 Ir-Rail Baltica se tinbena b'gauge standard tal-UE ta' 1 435 mm, li huwa differenti mill-gauge li jintuża għan-network ferrovjarju konvenzjonali fl-Istati Baltiċi (1 520 mm). It-tul tal-linja ferrovjarja mibnija ġdida li taħdem bl-elettriku se jkun ta' 870 km, b'veloċità massima skont id-disinn ta' 249 km/h għall-ferroviji tal-passiġġieri u ta' 120 km/h għall-ferroviji tal-merkanzija. Il-popolazzjoni kumplessiva li tgħix f'żona ta' lħuq ta' massimu 60 minuta mit-TFI hija ta' 3.8 miljun persuna fl-Istati Baltiċi. Ladarba tkun inbniet u ttejbet il-linja sa Varsavja, il-popolazzjoni kumplessiva li tgħix f'massimu ta' 60 minuta miż-żona ta' lħuq se titla' għal 8.3 miljun.

Stampa 1 – Żona ta’ lħuq tat-TFI Rail Baltica



Cartography: Eurostat — GISCO, 01/2020

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Sors: l-Eurostat.

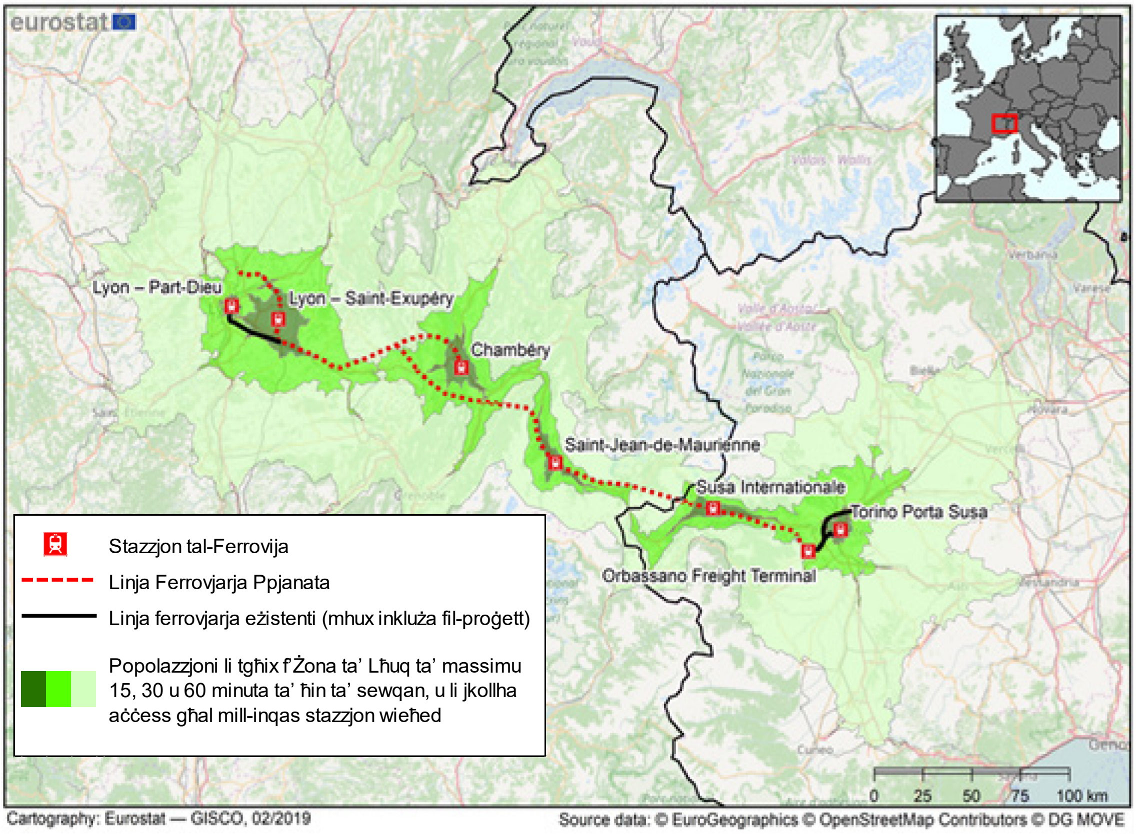
2. Link ferrovjarju Lyon-Turin

01 It-TFI Lyon-Turin huwa link ferrovjarju transfruntier ta’ 65 km bejn Franza u l-Italja fuq il-kuritur tal-Mediterran tat-TEN-T.

02 Il-mina ferrovjarja transfruntiera doppja (il-mina ta’ bażi nfisha), li tinsab taħt kostruzzjoni, għandha tul ta’ 57.5 kilometru. Meta jitqiesu l-linji ta’ aċċess, it-tul totali mistenni tal-linja ferrovjarja bejn Lyon u Turin huwa ta’ 270 kilometru (ara l-*Istampa 2*).

03 Dan il-link ferrovjarju se jgħaqqad in-network s ferrovjarji Franċiżi u Taljani, u se jintuża kemm għat-traffiku tal-passiġġieri kif ukoll għat-traffiku ferrovjarju tal-merkanzija. Il-popolazzjoni kumplessiva li tgħix f’żona ta’ lħuq ta’ massimu 60 minuta mit-TFI hija ta’ 7.7 miljun persuna.

Stampa 2 – Żona ta’ lħuq tat-TFI Lyon-Turin



Sors: l-Eurostat.

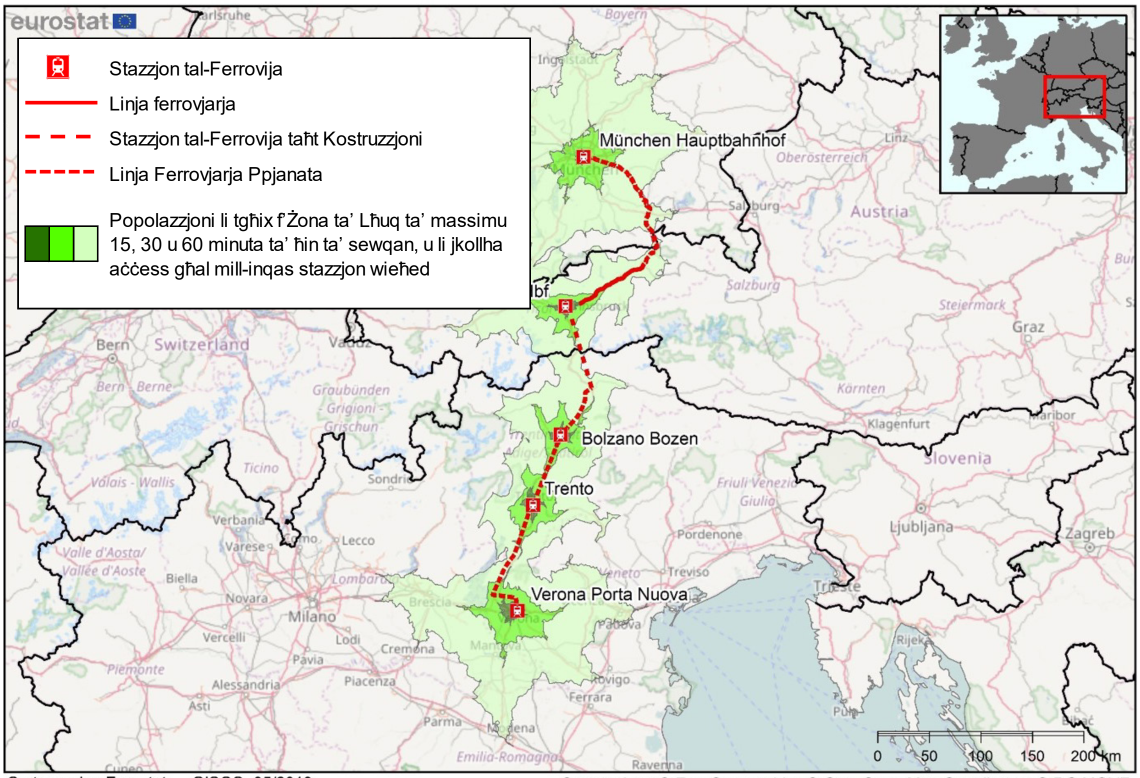
3. Mina ta' Bażi ta' Brenner

01 Il-Mina ta' Bażi ta' Brenner hija mina ferrovjarja transfruntiera doppja attwalment taħt kostruzzjoni bejn l-Awstrija u l-Italja, li tinsab fuq il-kuritur Skandinavu-Mediterranju tan-network ewlieni tal-UE. Meta titlesta, se jkollha tul totali ta' 64 km.

02 It-TFI tinkludi wkoll linji ta' aċċess li jeħtieġ li jinbnew biex jikkompletaw is-sezzjoni Munich-Verona tal-kuritur ferrovjarju, li hija twila 445 km (ara l-*Istampa 3*). Dawn il-linji jmorru lejn in-Nofsinhar (l-Italja) u t-Tramuntana (l-Awstrija u l-Ġermanja) tal-mina. Kull maniġer tal-infrastruttura nazzjonali huwa responsabbli mill-bini ta' dawn il-linji ta' aċċess.

03 Il-mina se tintuża kemm għat-traffiku tal-merkanzija kif ukoll għal dak tal-passiġġieri. Il-popolazzjoni kumplessiva li tgħix f'żona ta' lħuq ta' massimu 60 minuta mit-TFI hija ta' 7.9 miljun persuna.

Stampa 3 – Żona ta' lħuq tat-TFI tal-Mina ta' Bażi ta' Brenner



Cartography: Eurostat — GISCO, 05/2019 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

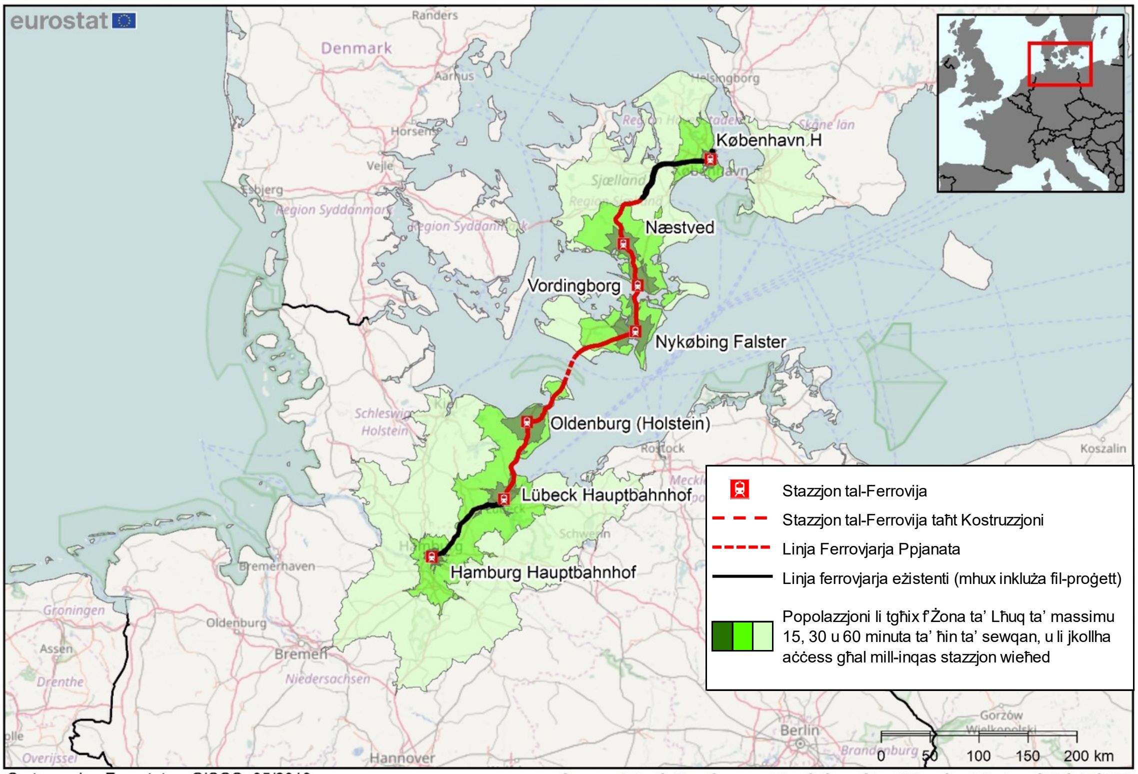
Sors: l-Eurostat.

4. Link fiss tal-Fehmarn Belt

01 Il-link fiss tal-Fehmarn Belt jikkonsisti f'mina għat-traffiku bit-triq u bil-ferroviji ta’ 18-il km li tgħaqqad l-Iskandinavja mal-bqija tal-Ewropa kontinentali. Huwa jagħmel parti minn “trijangolu Nordiku” ppjanat li jgħaqqad il-Peniżola Skandinava mal-bqija tal-Ewropa kontinentali (ara l-*Istampa 4*).

02 L-awtostrada b’erba’ korsiji u linja ferrovjarja mħallta b’żewġ binarji (kemm għat-traffiku ta’ veloċità għolja tal-passiġġieri kif ukoll għat-traffiku tal-merkanzija) se jimlew link li attwalment huwa nieqes fuq il-Kuritur Skandinavu-Mediterranju tat-TEN-T. Il-popolazzjoni kumplessiva li tgħix f’żona ta’ lħuq ta’ massimu 60 minuta mit-TFI hija ta’ 7.7 miljun persuna.

Stampa 4 – Żona ta’ lħuq tat-TFI Fehmarn Belt



Cartography: Eurostat — GISCO, 05/2019 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Sors: l-Eurostat.

03 It-TFI tinkludi wkoll l-iżvilupp tal-linji ta’ aċċess kemm fid-Danimarka kif ukoll fil-Ġermanja. Dan jikkonċerna t-titjib għal konfigurazzjoni b’żewġ binarji (veloċità skont id-disinn ta’ 200 km/h) ta’ sezzjoni ta’ linja ferrovjarja, b’tul ta’ 115 km, fid-Danimarka li twassal sal-Fehmarn Belt, kif ukoll it-titjib parzjali għal linja elettriċizzata b’żewġ binarji (33 km – ferrovija konvenzjonali) u l-kostruzzjoni ta' linji ferrovjarji ġodda (55 km - veloċità operattiva 200 km/h) fil-Ġermanja.

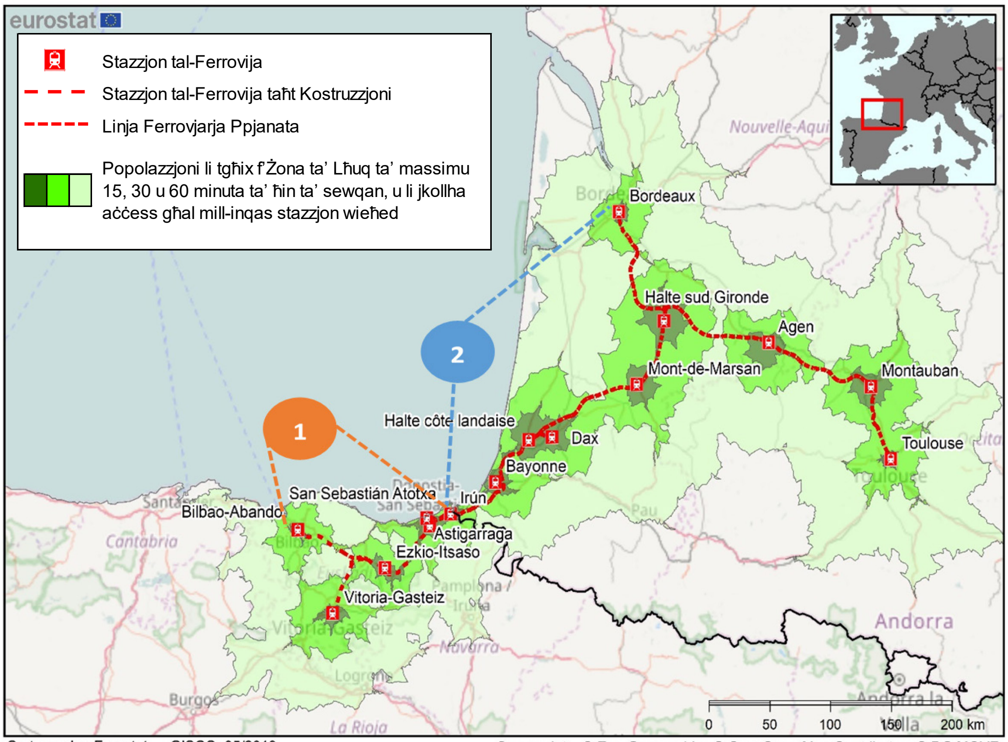
5. Basque Y u l-konnessjoni tagħha ma’ Franza fuq il-kuritur tal-Atlantiku

01 Il-Basque Y hija konnessjoni ferrovjarja ta’ veloċità għolja mibnija ġdida bejn Spanja u Franza li tgħaddi mill-Pajjiż Bask. Din hija linja b’gauge standard, bejn wieħed u ieħor fil-forma ta’ Y u b’tul ta’ 175 km, u għandha veloċità operattiva ta’ 250 km/h (is-Sezzjoni 1 fl-*Istampa 5*).

02 Il-Basque Y se tkun konnessa man-network ferrovjarju Franċiż ta’ veloċità għolja permezz tal-Grand Project Sud-Ouest (GPSO) billi jintuża l-Kuritur tal-Atlantiku. Attwalment, il-GPSO huwa ppjanat li jkun linja ferrovjarja ta’ veloċità għolja mibnija ġdida u parzjalment imħallta, b’gauge standard u b’tul ta’ 504 km, u li taħdem b’veloċità operattiva ta’ 320 km/h għat-traffiku tal-passiġġieri u ta’ 220 km/h għall-merkanzija (is-Sezzjoni 2 fl-*Istampa 5*). Il-parti li tikkonċerna Bordeaux ma’ Hendaye li tgħaddi minn Halte Sud Gironde (ara Nru 2 fl-Istampa), li ġiet ivvalutata fil-kuntest ta’ dan l-awditu, għandha tul ta’ 279 km.

03 Il-linja se tintuża kemm għall-passiġġieri kif ukoll għat-traffiku tal-merkanzija. Il-popolazzjoni kumplessiva li tgħix f’żona ta’ lħuq ta’ massimu 60 minuta mit-TFI hija ta’ 6.8 miljun persuna.

Stampa 5 – Żona ta’ lħuq tal-Basque Y u tal-konnessjoni tagħha ma’ Franza



Cartography: Eurostat — GISCO, 05/2019 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Sors: il-QEA, ibbażat fuq il-mappa tal-Eurostat.

6. Link Seine-Scheldt

01 Il-link ta' passaġġi fuq l-ilma interni Seine-Scheldt, li jinsab fuq il-Kuritur tal-Baħar tat-Tramuntana-Mediterran, jikkonsisti fit-titjib ta’ network ta’ passaġġi fuq l-ilma interni ta’ 1 100 km madwar il-baċiri tax-xmajjar Seine u Scheldt, prinċipalment bil-għan li jiġi żgurat li sal-2030 l-itinerarji prinċipali jkunu mill-inqas tal-Klassi Va tal-EMCT[33] (b'hekk bastimenti akbar ikunu jistgħu jużaw il-passaġġi tal-ilma) taħt kundizzjonijiet tajba ta’ navigazzjoni (ara l-*Istampa 6*).

02 Il-parti ewlenija tal-inġinerija tal-infrastruttura hija kanal ġdid, ta’ 107 km, fi Franza bejn Compiègne u Aubencheul-au-Bac, Cambrai (il-“Kanal ta’ bejn ix-Xmara Seine u t-Tramuntana tal-Ewropa”).

Stampa 6 – Link ta' Passaġġi fuq l-Ilma Interni Seine-Scheldt

Sors: il-promoturi tal-proġett tat-TFI. Is-sezzjonijiet immarkati bil-kulur huma dawk li għalihom ġew ippjanati azzjonijiet ikkofinanzjati mill-UE fil-perjodu ta’ programmazzjoni pluriennali attwali.

---

[33] Il-Klassifikazzjoni ta’ Passaġġi fuq l-Ilma Interni Ewropej hija sett ta’ standards għall-interoperabbiltà ta’ passaġġi fuq l-ilma navigabbli kbar, fir-rigward tat-tunnellaġġ, it-tul, il-wisa’, il-kurrent u l-pixka tal-arja għat-trasport minn passaġġi fuq l-ilma interni. Dan inħoloq permezz tal-Konferenza Ewropea tal-Ministri tat-Trasport fl-1992.

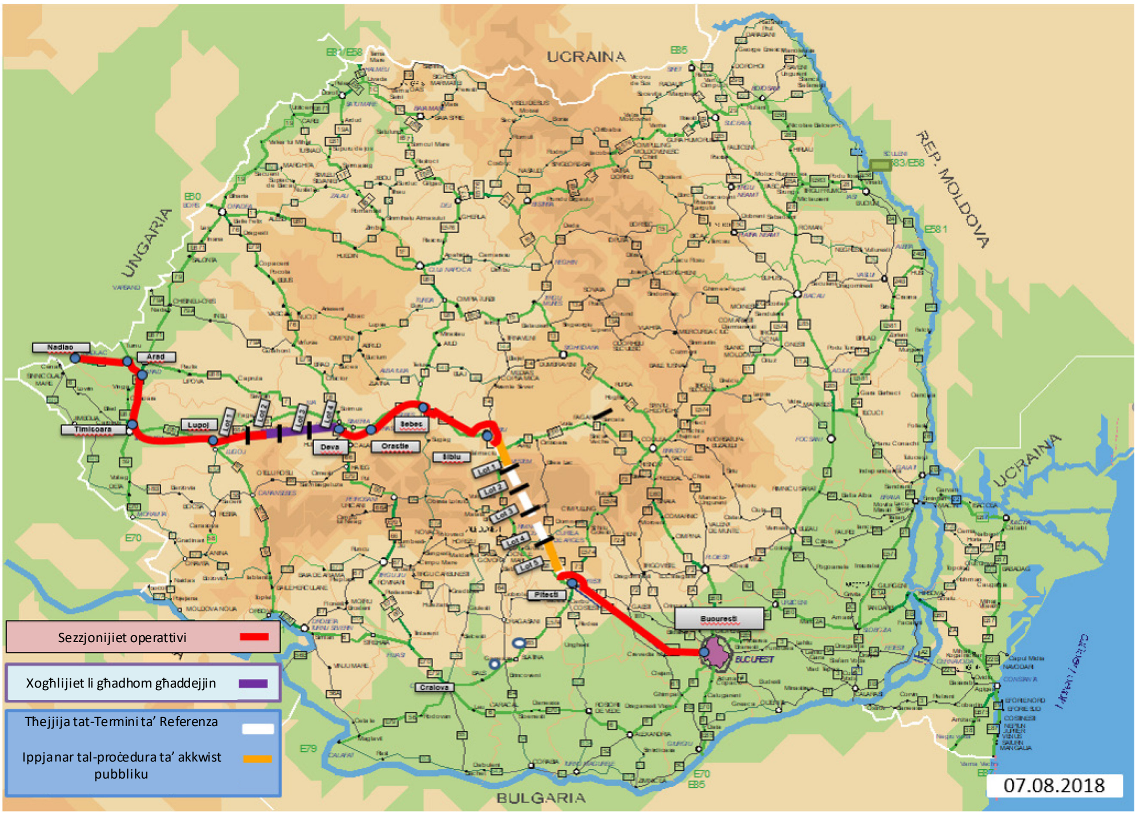
7. Awtostrada A1 fir-Rumanija

01 L-awtostrada A1 bejn Bucharest u Nadlac tagħmel parti mill-Kuritur strateġiku Ewropew “Renu-Danubju” (ara l-*Istampa 7*).

02 Dan il-kuritur jipprovdi l-link prinċipali tal-Lvant-Punent, u huwa s-sinsla tat-trasport li jgħaqqad l-Ewropa Ċentrali u tax-Xlokk u li jgħaddi mill-Ungerija.

03 L-awtostrada għandha tul ta’ 582 km, u se tintuża kemm mit-traffiku tal-passiġġieri kif ukoll minn dak tal-merkanzija.

Stampa 7 – L-awtostrada A1 fir-Rumanija



© Compania Nationala de Administrare a Infrastructurii Rutiere.

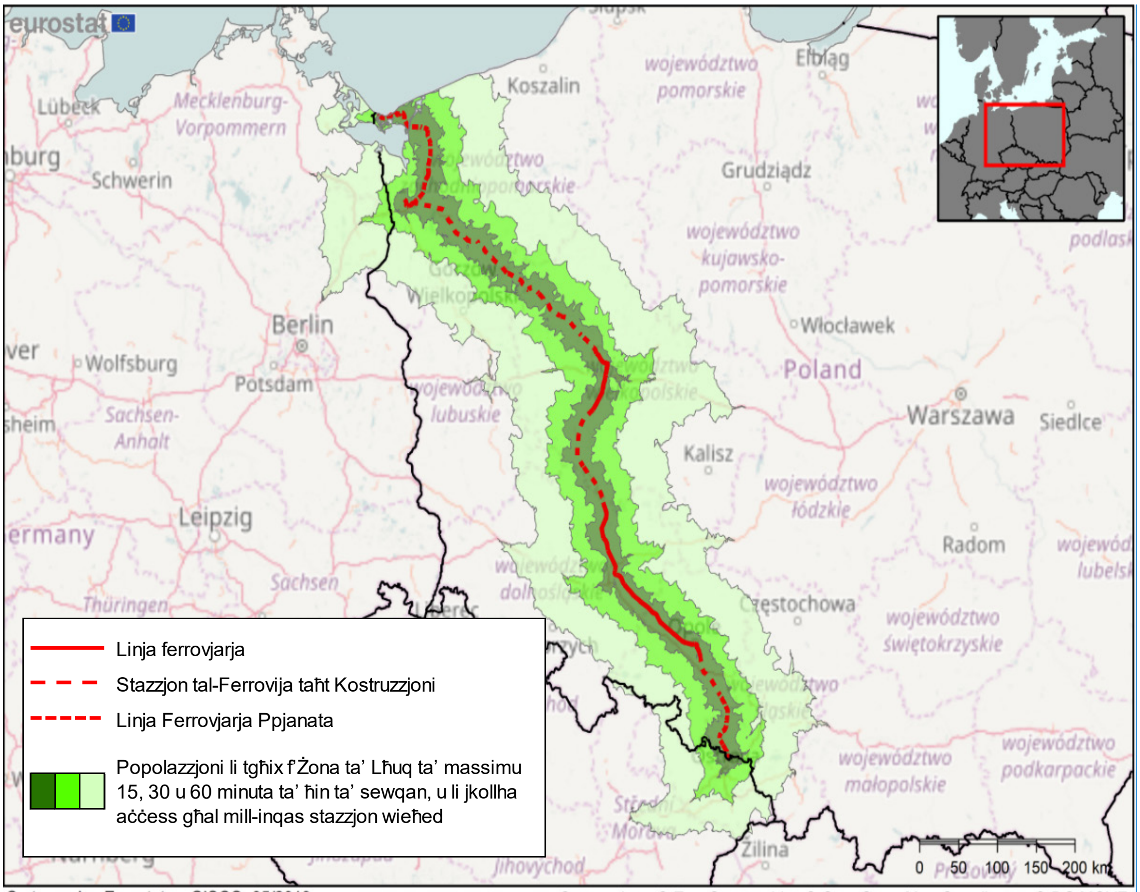
8. Il-linja ferrovjarja E59 fil-Polonja u l-konnessjoni tagħha mal-portijiet ta’ Szczecin u Świnoujście

01 Il-linja ferrovjarja E59 fil-Polonja, li għandha tul ta’ 678 km, tinsab fuq il-kuritur Baltiku-Adrijatiku tan-network ewlieni tat-TEN-T.

02 Il-linja tgħaddi mill-portijiet ta’ Szczecin u Świnoujście fil-Majjistral tal-Polonja, mill-ibliet kapitali reġjonali ta’ Poznań, Wrocław u Opole, sal-qsim tal-fruntiera Chałupki maċ-Ċekja fin-Nofsinhar (ara l-*Istampa 8*).

03 It-TFI tikkostitwixxi titjib fil-linja ferrovjarja konvenzjonali eżistenti li tintuża kemm għat-traffiku tal-passiġġieri kif ukoll għat-traffiku ferrovjarju tal-merkanzija.

Stampa 8 – Il-linja ferrovjarja E 59 u l-konnessjoni tagħha mal-portijiet ta’ Szczecin u Świnoujście



Cartography: Eurostat — GISCO, 05/2019 Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Sors: l-Eurostat.

Anness II - Indikaturi ewlenin tal-prestazzjoni rigward l-evoluzzjoni tal-iskedi ta’ żmien tal-ikkompletar tat-TFIs

TFI	Bidu ppjanat tal-kostruzzjoni (A)	Data tal-ftuħ inizjalment prevista (B)	Perjodu ta’ kostruzzjoni previst fi snin (B-A)	Bidu reali (jew l-istima l-aktar reċenti) tal-kostruzzjoni (C)	Data tal-ftuħ attwali (l-istima l-aktar reċenti) (D)	Stima l-aktar reċenti tal-perjodu ta’ kostruzzjoni (D-C)	Noti
Rail Baltica	2016	2026	10	2016	2029	13	(1)
Lyon-Turin	2008	2015	7	2015	2030	15	(2)
Mina ta’ Bażi ta’ Brenner	2007	2016	9	2015	2028	13	(3)
Link fiss tal-Fehmarn Belt	2012	2018	6	2020	2028	8	
Basque Y u l-konnessjoni tagħha ma’ Franza	2006	2010	4	2006	2023	17	
Kanal ta’ bejn ix-Xmara Seine u t-Tramuntana tal-Ewropa (komponent prinċipali tal-link Seine-Scheldt)	2000	2010	10	2020	2028	8	
Awtostrada A1	2005	2030	25	2009	2030	21	(4)
Linja ferrovjarja E59	2008	2030	22	2009	2030	21	(5)
MEDJA			**12**			**15**	

Noti: (1) Id-data tal-ftuħ stmata l-aktar reċenti tinkludi bafer tar-riskju li ġie kkalkulat mill-promotur tal-proġett għad-data tal-ftuħ uffiċjali tal-2026. (2) Il-kolonni A u B jirreferu għall-ewwel fażi tal-kostruzzjoni (miż-żewġ fażijiet previsti inizjalment) għat-TFI. (3) Riskju ta’ dewmien addizzjonali sal-2030. (4) Iċ-ċifri ma jinkludux is-sezzjonijiet Bucharest-Pitesti u Pitesti-Sibiu; fin-nuqqas ta' evidenza affidabbli rigward id-dati inizjalment u attwalment previsti għall-ikkompletar, inżammet is-sena 2030, f’konformità mar-Regolament dwar it-TEN-T. (5) Iċ-ċifri ma jinkludux is-sezzjonijiet Świnoujście-Szczecin u Kedzierzyn Kozle-Chalupki; fin-nuqqas ta' evidenza affidabbli rigward id-dati inizjalment u attwalment previsti għall-ikkompletar, inżammet is-sena 2030, f’konformità mar-Regolament dwar it-TEN-T.

Sors: il-QEA.

Anness III - Indikaturi ewlenin tal-prestazzjoni rigward l-evoluzzjoni tal-ispejjeż tal-kostruzzjoni tat-TFIs*

TFI	Stima inizjali tal-ispejjeż (biljun EUR)	Sena tal-valur tal-istima inizjali	Fattur ta' indiċjar mill-ġdid (1)	Stima inizjali tal-ispejjeż (biljun EUR; valuri tal-2019)	Stima attwali tal-ispejjeż (biljun EUR; valuri tal-2019)	Żieda fl-ispejjeż (biljun EUR; valuri tal-2019)	Noti
Rail Baltica	3.8	2011	1.22	4.6	7.0**	2.4	
Lyon-Turin	3.8	1998	1.37	5.2	9.6	4.4	(2)
Mina ta' Bażi ta' Brenner	4.5	2002	1.33	6.0	8.5	2.5	(3)
Link fiss tal-Fehmarn Belt	4.4	2008	1.14	5.0	7.7	2.7	
Basque Y u l-konnessjoni tagħha ma' Franza fuq il-kuritur tal-Atlantiku	4.2	2006	1.11	4.7	6.5	1.8	(4)
Kanal ta' bejn ix-Xmara Seine u t-Tramuntana tal-Ewropa (komponent prinċipali tal-link Seine-Scheldt)	1.2	1993	1.38	1.7	5.0	3.3	(5)
Awtostrada A1	5.0	m/a	m/a	7.2	7.3	0.1	(6) (7)
Linja ferrovjarja E59	1.8	m/a	m/a	2.1	2.2	0.1	(6) (8)
TOTAL				**36.5**	**53.8**	**17.3**	**47 %**

Noti: * Għalkemm xi wħud mill-hekk imsejħa TFIs bidlu konsiderevolment l-ambitu tagħhom matul iż-żmien, aħna qabbilna l-istimi tal-ispejjeż l-aktar reċenti disponibbli mal-ispejjeż inizjalment imbassra tat-tmien TFIs magħżula, billi xtaqna niġbdu l-attenzjoni għall-fatt kif it-TFIs jinbidlu fl-istimi tal-ispejjeż mill-ewwel ideat fid-dibattitu politiku sat-twettiq reali. ** L-ispejjeż jinkludu l-provvedimenti għal riskji ta' żidiet futuri fl-ispejjeż, hekk kif ġew identifikati mill-awdituri. Sa issa, l-ispejjeż uffiċjali huma ddikjarati li jammontaw għal EUR 5.8 biljun (1) Dan il-fattur jinħadem bl-użu tad-deflatur tal-prezz tal-PDG (hekk kif jinġabar fid-database AMECO tal-Kummissjoni Ewropea; valuri aġġornati f'Novembru 2019) biex ikun jista' jsir tqabbil sinifikattiv bi prezzijiet kostanti. (2) Iċ-ċifri tal-ispejjeż għat-tfassil oriġinali jirreferu għall-ewwel fażi tas-sezzjoni transfruntiera (mina waħda). (3) L-istima tal-ispejjeż, inklużi l-ammonti tal-inflazzjoni vvalorizzati minn qabel u r-riskji sat-tmiem mistenni tal-kostruzzjoni, tammonta għal EUR 9.301 biljun. (4) Iċ-ċifri kollha jirreferu biss għas-sezzjoni Basque Y Spanjola tal-hekk imsejħa TFI. (5) L-istimi inizjali tal-ispejjeż ikkonvertiti f'euro miċ-ċifra oriġinali ta' 7.0 biljun frank Franċiż. (6) Iċ-ċifri aggregati mid-diversi meded, li qed jiġu ppjanati u rrealizzati fi snin differenti. (7) Iċ-ċifri ma jinkludux is-sezzjoni Bucharest-Pitesti. Iż-żidiet fl-ispejjeż huma marbutin mal-meded Pitesti-Sibiu u Deva-Lugoj (Lottijiet 2-3-4). Dawn il-meded għadhom ma ġewx ikkompletati, u b'hekk iċ-ċifri tal-ispejjeż għadhom suġġetti għal bidliet sinifikanti. (8) Iċ-ċifri ma jinkludux is-sezzjonijiet Świnoujście-Szczecin u Kedzierzyn Kozle-Chalupki.

Sors: il-QEA.

Anness IV - Ħarsa ġenerali lejn l-azzjonijiet sottostanti magħżula li ġew awditjati, u d-dettalji tagħhom (ċifri f'miljun EUR)

TFI	Azzjoni	Titlu	Spiża massima eliġibbli l-aktar reċenti	Kofinanzjament mill-UE li ġie allokat l-aktar reċentement	Kofinanzjament mill-UE li tħallas l-aktar reċentement
Rail Baltica	2014-EU-TMC-0560-M	Żvilupp ta' linja ferrovjarja b'gauge standard ta' 1 435 mm fuq il-kuritur Rail Baltic/Rail Baltica (RB), li tgħaddi mill-Estonja, mil-Latvja u mil-Litwanja	536.72	442.23	24.86
	2015-EU-TM-0347-M	Żvilupp ta' linja ferrovjarja b'gauge standard ta' 1 435 mm fuq il-kuritur Rail Baltic/Rail Baltica (RB), li tgħaddi mill-Estonja, mil-Latvja u mil-Litwanja (il-Parti II)	153.17	130.19	20.48
	2016-EU-TMC-0116-M	Rail Baltic/Rail Baltica – żvilupp ta' linja ferrovjarja b'gauge standard ta' 1 435 mm fl-Estonja, fil-Latvja u fil-Litwanja (il-Parti III)	129.97	110.47	6.92
Link Lyon-Turin	2007-EU-06010-P	Link Ferrovjarju ġdid Lyon-Turin - Parti Komuni Franko-Taljana tas-Sezzjoni Internazzjonali (Studji u Xogħlijiet)	489.66	235.62	235.62

	2014-EU-TM-0401-M	Section transfrontalière de la section internationale de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin - Tunnel de Base du Mont-Cenis (TBM) (Sezzjoni transfruntiera tal-konnessjoni ferrovjarja internazzjonali ġdida Lyon-Turin – Mina ta' Bażi Mont-Cenis)	1 915.05	813.78	210.06
Mina ta' Bażi ta' Brenner	2014-EU-TM-0186-S	Mina ta' Bażi ta' Brenner – Studji	605.70	302.85	133.04
	2014-EU-TM-0190-W	Mina ta' Bażi ta' Brenner – Xogħlijiet	2 196.60	878.64	311.10
Link fiss tal-Fehmarn Belt	2007-EU-20050-P	Link fiss ferrovjarju/tat-toroq Fehmarnbelt	419.38	181.37	181.37
	2014-EU-TM-0221-W	Mina ta' Fehmarnbelt - link fiss ferrovjarju u tat-toroq bejn l-Iskandinavja u l-Ġermanja	1 472.50	589.00	11.40
Basque Y u l-konnessjoni tagħha ma' Franza	2007-EU-03040-P	Linja ferrovjarja ta' veloċità għolja Pariġi-Madrid: sezzjoni Vitoria-Dax	45.78	11.44	11.44
	2014-EU-TM-0600-M	Kuritur tal-Atlantiku: Sezzjoni Bergara-San Sebastian-Bayonne. Studji u xogħlijiet u servizzi għal xogħlijiet ta' segwitu. Fażi 1	1 147.44	459.30	183.55
Link Seine-Scheldt	2007-EU-30010-P	Network ta' passaġġi fuq l-ilma interni Seine-Scheldt - sezzjoni transfruntiera bejn Compiègne u Ghent	320.82	97.14	97.14
	2014-EU-TM-0373-M	Seine-Escaut 2020	1 464.78	634.14	156.55

Awtostrada A1 fir-Rumanija	2010RO161 PR010	Kostruzzjoni tal-awtostrada Orăştie-Sibiu	360.35	306.00	306.00
	2017RO16 CFMP012	Kostruzzjoni tal-awtostrada Lugoj – Deva, Lottijiet 2, 3 u 4 (Sezzjoni Dumbrava – Deva) – Fażi 2	516.70	395.00	88.40
Linja ferrovjarja E 59	2007PL161 PR001	Modernizzazzjoni tal-linja ferrovjarja E59 fuq is-sezzjoni Wroclaw-Poznań, Stadju II, is-Sezzjoni: Wroclaw - fruntiera tal-provinċja tas-Silesia t'Isfel	188.93	160.59	160.59
	2015-PL-TM-0125-W	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu (Kostruzzjoni ta' konnessjoni ferrovjarja bejn il-portijiet ta' Szczecin u Świnoujście)	141.06	119.90	32.42
TOTAL			**12 104.61**	**5 867.59**	**2 354.944**

Anness V - Ħarsa ġenerali lejn id-dewmien fl-implimentazzjoni għall-azzjonijiet magħżula

Kodiċi tal-Proġett	Titlu tal-Proġett	Proġett ikkompletat? (Iva / Le)	Data Inizjali tal-Bidu (Ftehim ta' Għotja)	Data Oriġinali tat-Tmiem	Data Reali tat-Tmiem	Skeda ta' żmien inizjali (f'xhur)	Skeda ta' żmien reali (f'xhur)	Dewmien (f'xhur)	Dewmien imqabbel mad-durata inizjali tal-proġett (%)
2014-EU-TMC-0560-M	Żvilupp ta' linja ferrovjarja b'gauge standard ta' 1 435 mm fuq il-kuritur Rail Baltic/Rail Baltica (RB), li tgħaddi mill-Estonja, mil-Latvja u mil-Litwanja	Le	1/3/2015	31/12/2020	31/12/2022	69	95	26	37.68
2015-EU-TM-0347-M	Żvilupp ta' linja ferrovjarja b'gauge standard ta' 1 435 mm fuq il-kuritur Rail Baltic/Rail Baltica (RB), li tgħaddi mill-Estonja, mil-Latvja u mil-Litwanja (il-Parti II)	Le	16/2/2016	31/12/2020	31/12/2023	58	94	36	62.07
2016-EU-TMC-0116-M	Rail Baltic/Rail Baltica – żvilupp ta' linja ferrovjarja b'gauge standard ta' 1 435 mm fl-Estonja, fil-Latvja u fil-Litwanja (il-Parti III)	Le	6/2/2017	31/12/2023	31/12/2023	82	82	0	0.00
2010RO161PR010	Kostruzzjoni tal-awtostrada Orăştie-Sibiu	Le	20/6/2011	18/12/2013	31/12/2019	29	102	73	251.72
2017RO16CFMP012	Kostruzzjoni tal-awtostrada Lugoj – Deva, Lottijiet 2, 3 u 4 (Sezzjoni Dumbrava – Deva) – Fażi 2	Le	27/11/2013	27/5/2016	31/12/2022	30	109	79	263.33
2014-EU-TM-0186-S	Mina ta' Bażi ta' Brenner – Studji	Le	1/1/2016	31/12/2019	31/12/2021	47	71	24	51.06

2014-EU-TM-0190-W	Mina ta’ Bażi ta’ Brenner – Xogħlijiet	Le	1/1/2016	31/12/2019	31/12/2021	47	71	24	51.06
2007PL161PR001	Modernizzazzjoni tal-linja ferrovjarja E59 fuq is-Sezzjoni Wroclaw-Poznań, Stadju II, is-Sezzjoni: Wroclaw - fruntiera tal-provinċja tas-Silesia t’Isfel	Iva	1/1/2009	30/6/2015	31/12/2018	77	119	42	54.55
2015-PL-TM-0125-W	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu (Kostruzzjoni ta’ konnessjoni ferrovjarja bejn il-portijiet ta’ Szczecin u Świnoujście)	Le	30/8/2016	31/12/2020	30/6/2022	52	70	18	34.62
2007-EU-06010-P	Link Ferrovjarju ġdid Lyon-Turin - Parti Komuni Franko-Taljana tas-Sezzjoni Internazzjonali (Studji u Xogħlijiet)	Iva	1/1/2007	31/12/2013	31/12/2015	83	107	24	28.92
2014-EU-TM-0401-M	Section transfrontalière de la section internationale de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin - Tunnel de Base du Mont-Cenis (TBM) (Sezzjoni transfruntiera tal-konnessjoni ferrovjarja internazzjonali ġdida Lyon-Turin – Mina ta’ Bażi Mont-Cenis)	Le	1/1/2014	31/12/2019	31/12/2021	71	95	24	33.80
2007-EU-30010-P	Network ta’ passaġġi fuq l-ilma interni Seine-Scheldt - sezzjoni transfruntiera bejn Compiègne u Ghent	Iva	1/1/2007	31/12/2013	31/12/2015	83	107	24	28.92
2014-EU-TM-0373-M	Seine-Escaut 2020	Le	1/1/2014	31/12/2019	31/12/2022	71	107	36	50.70
2007-EU-20050-P	Link fiss ferrovjarju/tat-toroq Fehmarnbelt	Iva	1/6/2008	31/12/2013	31/12/2015	66	90	24	36.36

2014-EU-TM-0221-W	Il-Mina ta' Fehmarnbelt - Link fiss ferrovjarju u tat-toroq bejn l-Iskandinavja u l-Ġermanja	Le	1/1/2017	31/12/2019	31/12/2020	35	47	12	34.29
2007-EU-03040-P	Linja ferrovjarja ta' veloċità għolja Pariġi-Madrid: sezzjoni Vitoria-Dax	Iva	1/1/2008	31/12/2013	31/12/2015	71	95	24	33.80
2014-EU-TM-0600-M	Kuritur tal-Atlantiku: Sezzjoni Bergara-San Sebastian-Bayonne. Studji u xogħlijiet u servizzi għal xogħlijiet ta' segwitu. Fażi 1	Le	1/1/2014	31/12/2019	31/12/2023	71	119	48	67.61

Sors: il-QEA. Il-kolonna "Data Reali tat-Tmiem" tindika d-data tal-ftehim ta' għotja li ġiet emendata l-aktar reċentement jew id-data tal-ikkompletar attwali mistennija hekk kif indikata mill-promoturi tal-proġetti.

Anness VI - Ħarsa ġenerali lejn il-bidliet fl-allokazzjonijiet oriġinali għas-17-il azzjoni awditjata (ċifri f'miljun EUR)

A. Għas-sitt azzjonijiet ikkompletati

Infrastruttura Emblematika fil-Qasam tat-Trasport	Allokazzjoni oriġinali	Allokazzjoni l-aktar reċenti	Kofinanzjament mill-UE fl-għeluq tal-azzjoni	Bidliet totali mill-allokazzjoni oriġinali	Bidliet totali mill-allokazzjoni l-aktar reċenti
Rail Baltica	MA	MA	MA	-	-
Link Lyon-Turin	1 671.8	1 401.0	235.6	436.2	165.4
Mina ta' Bażi ta' Brenner	MA	MA	MA	-	-
Fehmarn Belt	338.9	204.80	181.3	157.60	23.50
Basque Y u l-konnessjoni tagħha ma' Franza	70.0	56.4	11.4	58.6	45.0
Link Seine-Scheldt	420.2	176.6	97.1	323.1	79.5
Awtostrada A1	363.0	363.0	306.0	-*	-*
Linja ferrovjarja E59	160.6	160.6	160.6	-	-
TOTAL	**2 024.5**	**1 362.4**	**992.1**	**975.4**	**313.28**

* Tnaqqis mhux marbut ma' aspetti relatati mal-implimentazzjoni (minħabba infiq ineliġibbli).

Sors: il-QEA.

B. Għall-11-il azzjoni li għadhom għaddejjin:

Infrastruttura Emblematika fil-Qasam tat-Trasport	Allokazzjoni oriġinali	Allokazzjoni l-aktar reċenti	Kofinanzjament mill-UE fl-għeluq tal-azzjoni	Bidliet totali mill-allokazzjoni oriġinali	Bidliet totali mill-allokazzjoni l-aktar reċenti
Rail Baltica	743.9	682.9	Proċess li għadu għaddej	61.0	Proċess li għadu għaddej
Link Lyon-Turin	813.8	813.8	Proċess li għadu għaddej	0	Proċess li għadu għaddej
Mina ta' Bażi ta' Brenner	1 181.5	1 181.5	Proċess li għadu għaddej	0	Proċess li għadu għaddej
Fehmarn Belt	589.0	589.0	Proċess li għadu għaddej	0	Proċess li għadu għaddej
Basque Y u l-konnessjoni tagħha ma' Franza	459.3	459.3	Proċess li għadu għaddej	0	Proċess li għadu għaddej
Link Seine-Scheldt	979.7	634.1	Proċess li għadu għaddej	345.5	Proċess li għadu għaddej
Awtostrada A1	395.0	395.0	Proċess li għadu għaddej	0	Proċess li għadu għaddej
Linja ferrovjarja E59	119.9	119.9	Proċess li għadu għaddej	0	Proċess li għadu għaddej
TOTAL	**5 282.1**	**4 875.5**		**406.6**	

Abbrevjazzjonijiet u glossarju

Azzjoni: Għall-finijiet ta' dan ir-rapport, din tirreferi għal parti iżgħar ta' TFI li tkun ġiet ikkofinanzjata mill-UE, jew permezz ta' ftehimiet ta' għotja jew inkella permezz ta' Programmi Operazzjonali. Dawn l-azzjonijiet jikkonċernaw, pereżempju, studju tal-fattibilità, studji tekniċi, jew xogħlijiet.

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

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

EAV (valur miżjud tal-UE): Il-valur li jirriżulta minn intervent tal-UE, li huwa addizzjonali għall-valur li kieku kien jinħoloq minn azzjoni ta' Stat Membru waħdu.

FEŻR (Fond Ewropew għall-Iżvilupp Reġjonali): Fond ta' investiment li l-objettiv tiegħu huwa li jirrinforza l-koeżjoni ekonomika u soċjali fi ħdan l-UE, billi jirrimedja għall-iżbilanċi reġjonali, billi jipprovdi appoġġ finanzjarju għall-ħolqien ta' infrastruttura, u billi jipprovdi investimenti produttivi li joħolqu l-impjiegi, prinċipalment għan-negozji.

FK (Fond ta' Koeżjoni): Fond li għandu l-għan li jtejjeb il-koeżjoni ekonomika u soċjali fi ħdan l-Unjoni Ewropea billi jiffinanzja proġetti ambjentali u tat-trasport fl-Istati Membri li l-PNG *per capita* tagħhom huwa inqas minn 90 % tal-medja tal-UE.

FNE (Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa): Mekkaniżmu li, mill-2014 'il hawn, ipprovda għajnuna finanzjarja lil tliet setturi: it-trasport, l-enerġija, u t-teknoloġija tal-informazzjoni u tal-komunikazzjoni. F'dawn it-tliet oqsma, l-FNE tidentifika l-prijoritajiet ta' investiment li jenħtieġ li jiġu implimentati fid-deċennju li ġej. Għat-trasport, il-prijoritajiet huma l-kurituri tat-trasport interkonnessi u t-trasport aktar nadif.

FSIE (Fondi Strutturali u ta' Investiment Ewropej): Aktar minn nofs il-finanzjament mill-UE jitwassal permezz tal-ħames Fondi strutturali u ta' investiment Ewropej. Il-Kummissjoni Ewropea u l-Istati Membri tal-UE jimmaniġġjawhom b'mod konġunt. Dawn jinkludu l-Fond Ewropew għall-Iżvilupp Reġjonali (FEŻR); il-Fond Soċjali Ewropew (FSE); il-Fond ta' Koeżjoni (FK); il-Fond Agrikolu Ewropew għall-Iżvilupp Rurali (FAEŻR) u l-Fond Ewropew għall-Affarijiet Marittimi u s-Sajd (FEMS).

GPSO (Grand Projet du Sud-Ouest): Din hija linja ferrovjarja ta' veloċità għolja, parzjalment imħallta u b'gauge UIC, minn Bordeaux sal-fruntiera Franċiża-Spanjola. Il-linja jkun ikollha tul ta' 279 km, b'veloċità operattiva ta' 320 / 220 km/h, u spiża totali li

hija stmata għal EUR 13.6 biljun, mingħajr VAT . Il-linja kienet ġiet ippjanata qabel, iżda dawn il-pjanijiet ġew posposti.

INEA (Aġenzija Eżekuttiva għall-Innovazzjoni u n-networks): Is-suċċessur tal-Aġenzija Eżekuttiva tan-network Trans-Ewropew tat-Trasport (TEN-T EA), li nħolqot mill-Kummissjoni Ewropea fl-2006 biex timmaniġġja l-implimentazzjoni teknika u finanzjarja tal-programm TEN-T tagħha. L-INEA bdiet l-operat tagħha fl-1 ta' Jannar 2014 biex timplimenta partijiet mill-programmi tal-UE li ġejjin: il-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa (FNE), Orizzont 2020, u programmi oħra ta' legat (TEN-T u Marco Polo 2007-2013).

TEN-T (network s Trans-Ewropej tat-Trasport): Sett ippjanat ta' network s tat-trasport bit-triq, bil-ferroviji, bl-ajru u bl-ilma fl-Ewropa. In-network s TEN-T jagħmlu parti minn sistema usa' ta' network s Trans-Ewropej (TENs), li tinkludi wkoll network tat-telekomunikazzjonijiet u network tal-enerġija.

TFI (Infrastruttura Emblematika fil-Qasam tat-Trasport): Għall-finijiet ta' dan ir-rapport: kwalunkwe infrastruttura tat-trasport ikkofinanzjata mill-UE bi spiża totali eliġibbli allokata ta' aktar minn biljun euro. Barra minn hekk, japplikaw il-karatteristiċi li ġejjin: ammont sinifikanti ta' kofinanzjament mill-UE jrid jiġi allokat jew imħallas (mingħajr soll kwantitattiv); jenħtieġ li t-TFI tkun rilevanti għan-network tat-trasport fl-UE (b'mod partikolari f'dak li jirrigwarda l-links transfruntiera), u mistennija twassal għal impatt trasformattiv fil-livell soċjoekonomiku.

Żona ta' lħuq: Iż-żona ta' influwenza stmata relatata mal-infrastruttura mibnija. Għall-finijiet ta' dan ir-rapport, aħna ddefinejna żona ta' ħin tal-ivvjaġġar ta' 15, 30 jew 60 minuta tul it-TFI, u kkalkulajna l-għadd ta' persuni li jgħixu f'din iż-żona biex nivvalutaw il-potenzjal tal-infrastruttura f'dak li jirrigwarda l-iżvilupp tat-traffiku tal-passiġġieri.

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

"INFRASTRUTTURI TAT-TRASPORT FL-UE: TINĦTIEĠ AKTAR RAPIDITÀ FL-IMPLIMENTAZZJONI TA' PROĠETTI KBAR BIEX L-EFFETTI TAN-NETWERK JITWASSLU FIL-ĦIN"

SOMMARJU EŻEKUTTIV

It-tweġiba komuni tal-Kummissjoni għall-paragrafi minn I sa IV

It-tlestija tan-netwerk trans-Ewropew tat-trasport hija prijorità għolja għall-Unjoni. Kif ġie maqbul mill-Istati Membri permezz tal-adozzjoni tar-Regolament (UE) Nru 1315/2013, l-iskadenza biex jitlesta n-netwerk ewlieni hija l-2030. Dan in-netwerk wiesa' Ewropew se jgħaqqad in-netwerks tat-trasport nazzjonali u jagħmilhom aktar interoperabbli. Biex jinkiseb dan, it-tixkil ewlieni u l-konnessjonijiet neqsin ewlenin għandhom jiġu indirizzati, l-aktar fejn ma jkunux jeżistu konnessjonijiet transkonfinali jew ma jkunux jistgħu jibqgħu jakkomodaw soluzzjonijiet moderni ta' trasport. F'ċerti każijiet, dan jeħtieġ investimenti importanti, li huma meħtieġa biex jipprovdu għal netwerk koerenti u funzjonali b'mod sħiħ. Qabel ma ttieħdu tali deċiżjonijiet importanti, ġew ikkunsidrati analiżi tal-ispejjeż u l-benefiċċji u previżjonijiet tat-traffiku. Permezz tal-implimentazzjoni ta' dawn il-proġetti kbar ta' infrastruttura, mezzi ta' trasport aktar favur l-ambjent (ferroviji u passaġġi tal-ilma interni) isiru għażliet reali għat-traffiku tal-passiġġieri u tal-merkanzija.

Il-Kummissjoni tinnota li sar progress tajjeb lejn it-tlestija tan-netwerk ewlieni tat-TEN-T, bis-saħħa tal-ħidma tal-Istati Membri u tal-amministraturi tal-infrastruttura, flimkien mal-appoġġ tal-Kummissjoni. L-istabbiliment ta' skadenza komuni għall-Istati Membri kollha serva biex inħoloq momentum, li wassal biex f'ħafna każijiet l-Istati Membri ppjanaw ix-xogħlijiet tagħhom skont dan. Permezz tal-effetti tan-netwerk minn din il-koordinazzjoni, il-proġetti se jiksbu benefiċċji ogħla.

Il-Kummissjoni għamlet ħafna sforzi biex tiżgura li l-proġetti transkonfinali kkunsidrati f'dan ir-rapport qed jitwettqu. Dawn huma kollha proġetti kumplessi ħafna, li jeħtieġu kooperazzjoni mill-qrib u kontinwa bejn l-Istati Membri. L-interventi tal-Kummissjoni, li mhumiex neċessarjament ta' natura legali biss, ħafna drabi kienu deċiżivi biex jiżguraw li dawn il-proġetti se jiġu implimentati. Pereżempju l-Koordinaturi Ewropej qed jaħdmu kontinwament mas-sħab mill-Istati Membri differenti u huma involuti direttament fil-bordijiet ta' superviżorji tal-entitajiet konġunti tal-proġetti transkonfinali. Minħabba l-kuntest politiku sensittiv li fih jitwettqu dawn l-investimenti kbar, l-attivitajiet ta' Koordinaturi billi jiltaqgħu mal-ministri, mal-partijiet ikkonċernati, u mal-maniġers tal-proġetti, eċċ., huma essenzjali. Il-Kunsill irrikonoxxa "ir-rwol importanti tal-Koordinaturi Ewropej fil-faċilitazzjoni ta' implimentazzjoni f'waqtha u effettiva tal-Kurituri tan-Netwerk Ewlieni multimodali".[1]

L-appoġġ finanzjarju tal-UE mogħti lill-proġetti kien deċiżiv ukoll għall-impenn fit-tul u l-ħolqien ta' ambjent stabbli għall-implimentazzjoni tal-proġett. Il-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa kienet għodda kruċjali għall-implimentazzjoni tal-proġetti transkonfinali, kif rikonoxxut minn ħafna mill-entitajiet responsabbli għall-proġetti awditjati f'dan ir-rapport. Il-Fond ta' Koeżjoni u l-FEŻR ippermettew l-implimentazzjoni ta' proġetti ta' infrastruttura tat-trasport biex tissaħħaħ il-koeżjoni ekonomika,

[1] "Konklużjonijiet tal-Kunsill dwar il-progress tal-implimentazzjoni tan-Netwerk Trans-Ewropew tat-Trasport (TEN-T) u l-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa (CEF) għat-trasport", il-5 ta' Diċembru 2017

soċjali u territorjali. Fl-istess ħin, il-Kummissjoni żgurat u ssorveljat li r-regoli ta' finanzjament għall-fondi tal-UE rispettivi huma applikati b'mod korrett.

Għalhekk, il-Kummissjoni hija tal-opinjoni li mingħajr l-infurzar tal-qafas tat-TEN-T, l-appoġġ finanzjarju tal-UE u l-interventi politiċi tagħha, il-proġetti kkonċernati probabbilment qatt ma jseħħu.

Il-Kummissjoni tirrikonoxxi li tali proġetti kbar ta' infrastruttura jieħdu żmien twil. Dan huwa minnu għall-investimenti kollha fl-infrastruttura tat-trasport fuq din l-iskala, iżda anki aktar komprensibbli għall-proġetti transkonfinali vvalutati f'din il-verifika (l-involviment ta' diversi Stati Membri, id-diskussjonijiet baġitarji, il-kumplessità teknika ta' realizzazzjoni ta' mini jew proġetti ambjentali, il-kumplessità amministrattiva tal-proċeduri għall-għoti tal-permessi, eċċ.). Hekk kif il-proġetti jimmaturaw matul il-passi preparatorji, huwa normali li dawn jevolvu f'termini ta' kamp ta' applikazzjoni, allinjament, parametri tekniċi, eċċ., ibbażati wkoll fuq il-kontribut siewi riċevut matul il-konsultazzjonijiet pubbliċi. Huwa daqstant ieħor normali li dawn l-adattamenti tal-proġett iwasslu għal bidliet fl-ispejjeż u l-benefiċċji soċjoekonomiċi. Il-valutazzjoni ta' kwalunkwe devjazzjoni fil-kost u tal-implimentazzjoni f'waqtha għandha għalhekk issir biss mid-deċiżjoni finali dwar l-investiment u mhux fi stadju aktar bikri.

Il-Kummissjoni tenfasizza li l-proġetti transkonfinali qegħdin fi triqithom biex jitwettqu sal-2030. Aktar sforzi huma meħtieġa. Il-Kummissjoni se tkompli timpenja ruħha mill-qrib mal-partijiet rilevanti. Hija ppjanat li tipproponi reviżjoni tar-Regolament TEN-T fl-2021; din ser tkun l-okkażjoni biex jittieħed kont tal-progress miksub u, jekk ikun meħtieġ, jiġu aġġustati l-għodod sabiex jinkiseb l-objettiv ta' netwerk TEN-T li jiffunzjona b'mod sħiħ u li jkun interoperabbli sad-dati ta' skadenza stabbiliti.

Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni tinnota li l-kunċett ta' "TFIs" (jew "megaproġett"), li jintuża f'dan ir-rapport, ma jsib l-ebda korrispondenza f'xi att bażiku, fi programmi li għadhom għaddejjin jew f'dawk li jmiss jew fi kwalunkwe definizzjoni operattiva fil-livell tal-UE.

OSSERVAZZJONIJIET

16. Il-Kummissjoni tirrikonoxxi li hemm riskju għoli għal uħud mit-TFIs kif imsemmi mill-QEA (minn hawn' il quddiem imsejjaħ "TFI"), li ma toperax b'kapaċità sħiħa fl-2030, li madankollu mhijiex rekwiżit tar-Regolament TEN-T. Il-Kummissjoni tenfasizza li ħafna mit-"TFIs" se jkunu operattivi sa dak iż-żmien u li r-rekwiżiti tat-TEN-T se jiġu ssodisfati. Dan se jikkostitwixxi titjib kbir għas-sistema tat-trasport tal-UE.

Fir-rigward tal-paragrafi 16, 17 u 19 kif ukoll it-Tabella 2, il-Kummissjoni tivvaluta s-sitwazzjoni attwali tal-proġetti awditjati kif ġej:

Rail Baltica:

Il-proġett Rail Baltica huwa mistenni li jitlesta, jikkonforma mar-rekwiżiti tat-TEN-T u jopera b'kapaċità sħiħa qabel l-2030, inklużi l- "linji ta' aċċess" fil-Polonja, ara wkoll it-tweġibiet għall-paragrafi 69-71.

Il-verifika nazzjonali Latvjana qabblet il-kalendarju inizjali tal-Ftehim ta' Għotja tal-2014 (GA) (li fih l-akkwist tal-art fil-Latvja kien skedat li jdum 12/2019) sad-data kkomunikata fl-2019 (12/2022). Sadanittant, il-ftehim ta' għotja tal-2014 ġie estiż u l-iskadenza l-ġdida għall-akkwist tal-art fil-Latvja hija 12/2022. Minflok ma tikkostitwixxi dewmien, l-iskadenza l-ġdida tirrifletti aġġornamenti għall-pjanijiet ta' akkwiżizzjoni ta' artijiet bil-fokus fuq oqsma ta' prijorità li fihom ġew iffirmati kuntratti għall-bini, filwaqt li jiġu gradwalment eliminati miżuri ta' esproprjazzjoni oħra sa wara riforma muniċipali.

Lyon-Turin:

Skont l-ippjanar attwali, is-sezzjoni transkonfinali twila 57.5 km, inkluż il-Mina Lyon-Turin, se titlesta qabel l-iskadenza tal-2030 u se tkun konformi mar-rekwiżiti tat-TEN-T.

Il-linji Taljani tal-aċċess se jkunu kompletament konformi mal-istandards tat-TEN-T sal-2030 bil-kostruzzjoni tal-linja ġdida ta' aċċess bejn Avigliana u Orbassano u t-titjib bejn Busoleno u Avigliana.

Fuq in-naħa Franċiża, il-linja konvenzjonali eżistenti, li bħalissa qed isservi bħala linja ta' aċċess, illum hija konformi mal-biċċa l-kbira tal-parametri tat-TEN-T. Ir-rekwiżiti li mhumiex issodisfati jirreferu għall-veloċità (ċerti taqsimiet jippermettu l-veloċità ta' 90 km/h minflok 100 km/h minħabba t-telgħa b'25% pendenza) u l-ERTMS (Sistema Ewropea tal-Ġestjoni tat-Traffiku Ferrovjarju) li l-Pjan Nazzjonali ta' Implimentazzjoni Franċiż jipprevedi li titwaqqaf sal-2030.

Il-Mina ta' Bażi ta' Brenner (BBT):

Id-data tal-ftuħ uffiċjali attwali għall-BBT hija l-2028.

It-tagħmir tal-ERTMS tal-linji ta' aċċess eżistenti tat-tramuntana huwa wieħed minn tliet miżuri li huma parti mill-pakkett ta' bidu għad-"Digitale Schiene Deutschland Programm" mill-2020, li għalih diġà beda x-xogħol ta' implimentazzjoni u l-baġit previst.

Barra minn hekk, l-infrastruttura tal-grupp ta' ħidma tal-Pjattaforma tal-Kuritur ta' Brenner ġabret informazzjoni li turi wkoll li sal-2030 ir-rotot ta' aċċess fil-Ġermanja u fl-Italja se jkunu kompletament konformi mar-Regolament tat-TEN-T. Barra minn hekk, tikkonferma l-implimentazzjoni tal-ERTMS fuq ir-rotot ta' aċċess eżistenti fil-Ġermanja sal-2027.

Fehmarn Belt:

Id-data ppjanata għall-ftuħ tal-Fehmarn Belt Link u r-rotot ta' aċċess tagħha hija l-2028.

Rigward ir-rotot ta' aċċess Ġermaniżi lejn il-Fehmarnbelt: il-bidu tax-xogħlijiet ta' kostruzzjoni huwa ppjanat għall-2021/22 b'perjodu stmat ta' ħames snin u nofs ta' kostruzzjoni. Għalhekk, ix-xogħlijiet għandhom isiru sa mhux aktar tard mill-2028, biex jitħallew 3 snin żmien biex tiġi rispettata l-iskadenza tar-Regolament tat-TEN-T. Barra minn hekk, l-ippjanar uffiċjali għall-qsim ta' Fehmarn Sound jipprevedi wkoll il-ftuħ fl-2028 sabiex ir-rotot ta' aċċess għall-mina jkunu disponibbli kompletament meta tinfetaħ il-mina.

Għalhekk, ir-rotot ta' aċċess għall-mina se jkunu disponibbli kompletament u se jkunu konformi mar-rekwiżiti tat-TEN-T meta tiftaħ il-mina.

Basque Y:

Il-Kummissjoni tikkonferma li fuq in-naħa Franċiża, l-allinjament il-ġdid mill-fruntiera man-netwerk Franċiż ta' veloċità għolja se jittardja. Madankollu, il-Kummissjoni qed tinnegozja ma' Franza l-aġġornament tal-linja eżistenti bejn Bordeaux u l-fruntiera, li tgħaqqad mill-Y Basque, li għandha titlesta fl-istess ħin mal-Basque Y. Il-Kummissjoni tqis li l-kwistjoni ewlenija hija li jkun żgurat li l-kapaċità tal-linja tiżdied b'mod gradwali fuq is-sit Franċiż biex ilaħħaq maż-żieda fit-traffiku, b'mod partikolari fir-rigward tat-traffiku tal-merkanzija.

Il-Basque Y se tkun konformi mar-rekwiżiti tat-TEN-T qabel l-2030. Il-Kummissjoni kienet qed tinsisti li l-aġġornament tal-linja eżistenti min-naħa Franċiża għandu jwassal għal konformità mar-rekwiżiti wkoll.

Seine-Scheldt:

Il-Kanal Seine-Nord Europe innifsu huwa mistenni li jkun operattiv sa tmiem l-2028.

Il-kostruzzjonijiet u l-aġġornamenti kollha ppjanati għan-netwerk ta' Seine-Scheldt biex jilħaq il-funzjonalitajiet previsti tiegħu se jitlestew sal-2030, f'konformità mad-Deċiżjoni ta' Implimentazzjoni ta' Ġunju 2019. Dan jinkludi b'mod partikolari l-itinerarji ewlenin li jgħaqqdu l-baċir ta' Seine mal-

baċir ta' Scheldt. Min-netwerk ta' madwar 1100 km, l-ippjanar jipprevedi l-2032 bħala d-data tat-tlestija għal sezzjoni periferali waħda biss ta' madwar 30 km (Bray-Nogent).

Bħalissa qed tiġi studjata l-konnessjoni bejn Seine-Scheldt u Zeebrugge, u sa Diċembru 2023 huwa mistenni pjan ta' investiment skont id-Deċiżjoni ta' Implimentazzjoni. Qabel tmiem l-2030, huwa pjanat li jkun hemm konnessjoni.

L-Awtostrada A1 tar-Rumanija:

Il-parti li jifdal tal-awtostrada A1 tar-Rumanija (Sibiu-Pitesti) għandha tinbena fil-perjodu ta' finanzjament preżenti (2014–2020) u f'dak li jmiss.

E59:

L-E59 hija infrastruttura diġà eżistenti u operazzjonali. M'hemmx proġetti f'żoni ġodda involuti fl-E59. Il-linja qed isirulha biss aġġornamenti. Dawn l-aġġornamenti huma ppjanati li jitlestew sa mhux aktar tard mill-2030, inklużi s-sezzjonijiet ultraperiferiċi, kif indikat mill-awtoritajiet responsabbli fil-Polonja.

Anke għall-E59, ir-rekwiżiti tat-TEN-T se jiġu ssodisfati qabel l-2030.

18. Il-Kummissjoni tirrikonoxxi li hemm riskji ta' dewmien fil-kostruzzjoni ta' xi "TFIs" jew l-infrastruttura anċillari tagħhom. Madankollu, dan mhux se jpoġġi f'riskju l-funzjonament effettiv tal-kurituri tat-TEN-T. Il-kurituri se jkunu funzjonali fl-2030 u diġà se jibbenefikaw mit-twettiq tal-proġetti differenti. Dan se jkollu effetti tan-netwerk pożittivi ħafna fl-2030.

Kaxxa 1. Ħolqa nieqsa li tfixkel il-kuritur u n-netwerk

Il-Kummissjoni tqis li l-fatt li parti waħda fl-2019 għadha fil-fażi ta' studju, mhuwiex ta' ostaklu biex il-proġett jitlesta sal-iskadenza tal-2030. Huwa ferm probabbli li l-Basque Y titlesta sal-2030. Franza tabilħaqq ipposponiet il-linja l-ġdida ta' veloċità għolja bejn Bordeaux u Dax u minn Dax sal-fruntiera għal wara l-2037. Madankollu, bħala t-tieni l-aħjar għażla, il-Kummissjoni Ewropea hija involuta f'diskussjonijiet mal-awtoritajiet Franċiżi u ma' SNCF Réseau biex tikseb l-aġġornament tal-linja eżistenti, fil-ħin għall-bidu tal-operazzjonijiet tal-Basque Y. Dan se jippermetti konnessjoni transfruntiera ta' kapaċità suffiċjenti li tiffunzjona tajjeb.

Barra minn hekk, il-Kummissjoni tistieden lill-Qorti biex tqis li s-sezzjoni internazzjonali bejn Perpignan u Figueras bħalissa hija ġestita minn LFP Perhus (proprjetà konġunta ta' Franza u Spanja). L-għadd ta' ferroviji qed jikber u huwa mistenni li jikber b'ħames darbiet sal-2026 minħabba l-adattament kontinwu tan-netwerk Spanjol għall-gejġ tal-UIC (Valencia-Tarragona-Barcelona).

Il-kombinazzjoni tal-kostruzzjoni tal-Basque Y u t-titjib tal-linja eżistenti bejn Bordeaux u l-fruntiera se tippermetti aktar kapaċità u operazzjonijiet eħfef għall-merkanzija.

25. Il-Kummissjoni temmen li użat b'mod xieraq l-għodod u r-riżorsi eżistenti biex trawwem it-tlestija tal-proġetti u tappoġġja lill-Istati Membri biex jilħqu dan l-għan (deċiżjonijiet ta' finanzjament, INEA, Koordinaturi, parteċipazzjoni fil-bordijiet superviżorji, laqgħat tal-Forum tal-Kuritur, Pjanijiet ta' Ħidma tal-Kuritur, rappurtar lill-Parlament, konferenzi, laqgħat multilaterali, laqgħat multilaterali, eċċ.). L-azzjonijiet li ttieħdu s'issa mill-Kummissjoni jmorru lil hinn sew mid-dispożizzjonijiet tal-Artikolu 56.

26. Il-Kummissjoni għadha ma użatx il-proċedura tal-Artikolu 56 għax tqis li hemm għodod oħrajn aktar effettivi li "jħeġġu lill-Istati Membri jippjanaw u jimplimentaw dawn l-infrastrutturi aktar malajr", pereżempju, il-ħidma tal-Koordinaturi, id-deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni, eċċ.

27. Il-Kummissjoni tenfasizza l-kumplessità ta' dawn il-proġetti transkonfinali f'termini ta' daqs u ta' aspetti jew fatturi tekniċi, finanzjarji, ta' ppjanar, ta' opinjoni politika u pubblika.

B’referenza għall-konklużjonijiet li jinsabu fi ħdan il-Kaxxa 2, il-Kummissjoni tqis li proġetti ta’ infrastruttura bħalma huma l-Kanal Seine-Nord Europe jew il-mina ferrovjarja bejn Lyon u Turin huma rivoluzzjonarji. L-analiżi m’għandhiex tkun ibbażata biss fuq passaġġi fuq l-ilma interni eżistenti u t-traffiku ferrovjarju peress li bħalissa hemm ftit jew xejn traffiku minħabba l-kundizzjonijiet tal-infrastruttura (il-Kanal Seine-Nord Europe għadu ma jeżistix u l-link ferrovjarju eżistenti minn Lyon għal Turin mhuwiex adattat għat-trasport tal-merkanzija ferrovjarja).

Ara t-tweġiba tal-Kummissjoni għall-Kaxxa 2.

Kaxxa 2 - Differenzi sinifikanti bejn il-livelli tat-traffiku attwali u previsti

Filwaqt li l-Kummissjoni tirrikonoxxi l-ħtieġa li jiġu indirizzati għadd ta’ miżuri ta’ akkumpanjament biex jiġi żgurat l-aħjar użu tal-infrastruttura mibnija ġdida, hija tqis li “*d-differenzi sinifikanti bejn il-livelli tat-traffiku attwali u dawk previsti*” mhumiex problema per se u għall-kuntrarju, f’diversi każijiet, il-livelli tat-traffiku previsti ġew ikkalkulati b’mod konservattiv.

31. Il-Kummissjoni taqbel li l-analiżijiet tal-kostijiet u tal-benefiċċji (CBA) jiddependu fuq il-metodoloġija użata u fuq is-suppożizzjonijiet li jkunu saru. Il-fatt li diversi CBAs tħejjew għal kull proġett, juri l-użu kontinwu tal-għodda. Il-Kummissjoni tqis li huwa naturali li r-riżultati tas-CBAs jevolvu f’konformità mal-bidliet għall-proġetti (kamp ta’ applikazzjoni, rekwiżiti tekniċi, eċċ.) abbażi ta’ analiżijiet preċedenti.

Kaxxa 4 - Eżempji ta’ sejbiet li jikkonċernaw l-analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji

B’referenza għal din it-taqsima, il-Kummissjoni tinnota dan li ġej:

(1) Meta tiġi ppreżentata applikazzjoni għal kofinanzjament mill-UE se tkun meħtieġa CBA aġġornata li tinkludi l-elementi kollha tal-proġett finali li turi li s-CBAs intużaw kif xieraq fit-teħid ta’ deċiżjonijiet.

(2) Fl-opinjoni tal-Kummissjoni, il-valutazzjoni mill-ġdid mill-2018 m’għandhiex titqies bħala CBA. Il-metodoloġija tagħha ġiet ikkontestata fil-kuntest tad-dibattitu Taljan fid-dawl tan-nuqqas ta’ rispett tal-linji gwida Taljani.

(3) Għal Rail Baltica, il-Kummissjoni tqis li għalkemm saru tliet analiżijiet differenti dwar l-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji ta’ Rail Baltica, it-tliet studji kellhom kampijiet ta’ applikazzjoni differenti ħafna u servew skop differenti. COWI (2007) kien studju bikri ta’ qabel il-fattibbiltà, li jagħti dettalji dwar diversi għażliet biex tissaħħaħ il-konnettività ferrovjarja bejn l-Istati Baltiċi u lil hinn — b’opzjoni minnhom tkun konnessjoni ta’ gejġ standard ġdida (1435 mm). Minħabba dan l-ambitu, l-istudju ma kienx CBA standard u l-previżjonijiet dettaljati tat-traffiku u l-kalkoli CAPEX ma sarux. L-istudji tal-AECOM (2011) u tal-EY (2017), min-naħa l-oħra, jistgħu jitqiesu bħala analiżijiet tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji, madankollu, għandu jiġi enfasizzat li kull wieħed kellu kamp ta’ applikazzjoni u skop differenti. AECOM serva biex tiġi stabbilita l-vijabbiltà inizjali tas-CBE għal Rail Baltica u biex jissostanzja t-teħid ta’ deċiżjonijiet politiċi kmieni, EY (2017) kienet meħtieġa tirrifletti żviluppi ġodda inkluż ftehim dwar l-allinjament tar-rotta inkluża l-integrazzjoni tal-linja fil-belt ta’ Riga u fil-link ta’ Kaunas-Vilnius. L-istudji kollha saru b’mod trasparenti u huma disponibbli għall-pubbliku.

(4) Fir-rigward tal-Mina ta' Bażi ta' Brenner (BBT):, il-Kummissjoni tqis li l-analiżi tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji tal-2019 sa ċertu punt tibni fuq l-istudju dwar ix-Xenarju Ġermaniżi ppubblikat aktar kmieni fl-2019. Ix-xenarji kollha analizzati taħt l-analiżi tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji jindikaw proporzjon pożittiv ’il fuq miċ-ċifri indikati fl-analiżi tal-2007. Fir-rigward tal-istudju nieqes dwar it-traffiku, il-Kummissjoni tinnota li bħalissa jinsabu għaddejjin l-isforzi mit-tliet Stati Membri biex jipproduċu tbassir tat-traffiku komuni u r-riżultati tiegħu huma mistennija fl-2020.

Bħala konklużjoni, il-Kummissjoni tqis li l-eżempji kkwotati mill-QEA juru l-użu sistematiku tas-CBAs fl-istadji importanti kollha tal-proġetti.

32. Il-Kummissjoni ma għandhiex aċċess għal informazzjoni dettaljata rigward l-analiżi ta' dawn l-esperti esterni u l-għodod li huma użaw għall-valutazzjoni tagħhom. Għalhekk, il-Kummissjoni u l-partijiet interessati mhumiex f'pożizzjoni li jivvalutaw is-sejbiet.

Peress li l-kunċett ta' TFI m'għandu l-ebda korrispondenza fil-qafas legali tal-UE, l-analiżi mwettqa s'issa ma setgħetx taħbat eżattament mal-kunċett kif definit mill-QEA.

Il-Kummissjoni tqis li s-CBAs intużaw kif xieraq bħala għodda għat-teħid ta' deċiżjonijiet. Pereżempju, għal Rail Baltica, l-analiżijiet sussegwenti tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji servew bħala bażi għat-teħid ta' deċiżjonijiet dwar il-proġett. F'dan il-każ, l-ispejjeż tqassmu skont il-pajjiż, iżda l-benefiċċji jistgħu jimmaterjalizzaw biss permezz tal-proġett kollu kemm hu.

33. Taħt ġestjoni kondiviża, għal netwerks ta' trasport taħt l-Objettiv Tematiku nru 7, proġetti kbar biss li jaqbżu EUR 75 miljun tal-ispiża totali eliġibbli jiġu vvalutati mill-Kummissjoni.

34. Il-Kummissjoni tenfasizza li fir-rigward tal-Politika ta' Koeżjoni għall-perjodu ta' programmazzjoni 2021–27, l-Istati Membri huma responsabbli għall-għażla u l-approvazzjoni tal-operazzjonijiet kollha kofinanzjati mill-fondi, irrispettivament mill-ammonti finanzjarji li jirrappreżentaw. Meta jagħmlu dan, l-Awtoritajiet ta' Ġestjoni għandhom jiżguraw li l-operazzjonijiet kollha jikkonformaw mar-regoli ta' eliġibbiltà applikabbli għan-nefqa kkonċernata kif ukoll ma' standards ta' kwalità indikati b'mod ċar fl-Artikolu 67 tal-proposta għal Regolament dwar Dispożizzjonijiet Komuni (ara b'mod partikolari l-Artikolu 67.3, is-subparagrafi (c) (d) u (e)), u b'mod partikolari li l-operazzjonijiet għandhom:

- jiżguraw li l-operazzjonijiet magħżula jippreżentaw l-aħjar relazzjoni bejn l-ammont ta' appoġġ, l-attivitajiet imwettqa u l-kisba tal-objettivi;

- jivverifikaw li l-benefiċjarju jkollu r-riżorsi finanzjarji u l-mekkaniżmi neċessarji biex ikopri l-ispejjeż tal-operat u tal-manutenzjoni u jiżgura s-sostenibbiltà finanzjarja tagħhom;

- jiżguraw li l-operazzjonijiet magħżula li jaqgħu taħt il-kamp ta' applikazzjoni tad-Direttiva 2011/92/UE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ikunu soġġetti għal valutazzjoni tal-impatt ambjentali jew għal proċedura ta' skrinjar u li l-valutazzjoni ta' soluzzjonijiet alternattivi tkun ġiet meqjusa.

Dawn id-dispożizzjonijiet huma applikabbli għall-operazzjonijiet kollha, għalhekk il-kliem huwa apposta b'mod ġenerali li jippermetti l-aġġustament tal-piż amministrattiv tat-tip u d-daqs tal-operazzjonijiet. L-applikazzjoni speċifika ta' dawn il-kondizzjonijiet se ssir fuq bażi ta' każ b'każ fil-kuntest tad-definizzjoni ta' kriterji tal-għażla.

Abbażi tal-esperjenza fil-perjodu 2014–2020, l-Istati Membri stabbilixxew u/jew komplew jiżviluppaw oqfsa ta' valutazzjoni ekonomika nazzjonali, inkluż l-Analiżi tal-Ispejjeż imqabbla mal-Benefiċċji għal investimenti akbar fejn rilevanti. Għal proġetti akbar, il-Kummissjoni tistenna li l-Istati Membri jkomplu bi standards ta' kwalità xierqa kif indikat fl-aħjar prattika internazzjonali dwar is-CBA u l-Gwida CBA 2014–2020, lil hinn mid-dispożizzjoni leġiżlattiva f'każ li d-dispożizzjonijiet finali ma jinkludux ir-rekwiżit espliċitu għal CBA.

Barra minn hekk, il-Kummissjoni għandha wkoll l-intenzjoni li tkompli tippromwovi s-CBA għal proġetti iżgħar. Sabiex jiġi ffaċilitat dan il-proċess, il-Kummissjoni se tippubblika analiżi ssimplifikata tal-Ispejjeż imqabbla mal-Benefiċċji li tkun qed tippreżenta għodda "lesta biex tintuża"

li tirrifletti l-aħjar prattika internazzjonali fl-applikazzjoni tal-prinċipji tas-CBA għal diversi proġetti, anke fuq skala iżgħar.

35. Il-previżjonijiet tat-traffiku huma parti mill-analiżi tal-ispejjeż imqabbla mal-benefiċċji, li jitwettqu għall-proġetti kollha li huma kofinanzjati. Peress li l-kunċett ta' TFI m'għandu l-ebda korrispondenza fil-qafas legali tal-UE, l-analiżi mwettqa s'issa ma setgħetx taħbat eżattament mal-kunċett kif definit mill-QEA.

38. Il-mina ta' bejn Lyon u Turin se tkun qed topera għal ħafna aktar minn 50 sena.

40. Konsultazzjoni pubblika xierqa hija waħda mill-kundizzjonijiet biex l-investimenti jġibu magħhom benefiċċji soċjoekonomiċi ottimali, anke f'termini tal-iżgurar li l-fehmiet u l-interessi tal-partijiet interessati kollha jiġu kkunsidrati kif suppost. Dan jiżgura li l-proġetti jottimizzaw il-benessri soċjali anke b'rabta mad-dimensjonijiet territorjali u soċjali, ambjentali u ekonomiċi. Dan il-proċess huwa tabilħaqq ta' sfida, u jista' jwassal għal dewmien fi proġetti.

Il-Kummissjoni tinnota li anke l-aktar involviment professjonali tal-partijiet ikkonċernati mhux bilfors jipprevjeni l-appelli kontra l-permessi quddiem il-qrati amministrattivi.

41. Kull meta l-partijiet interessati jersqu lejn il-Kummissjoni dwar proġetti speċifiċi tat-TEN-T, il-Kummissjoni tieħu ħsieb partikolari li tispjega d-dimensjoni tal-UE tal-proġett. Dan kien il-każ ta' Rail Baltica, iżda kien ukoll il-każ għal "TFIs" oħra (BBT, Fehmarn Belt, Seine-Scheldt u oħrajn).

43. Għall-Awtostrada A1 fir-Rumanija, il-Kummissjoni tinnota li l-konsultazzjoni mal-partijiet ikkonċernati għenet biex tiżgura l-konformità tal-proġett mal-leġiżlazzjoni ambjentali tal-UE. Madankollu, il-Kummissjoni tirrikonoxxi li l-modifiki meħtieġa fil-proġett ġew inkorporati tard u bħala riżultat prattiku, il-proġett sofra minn dewmien addizzjonali.

44. Għandu jiġi nnutat li dawn l-ispejjeż jinvolvu ż-żamma ta' ċerta organizzazzjoni fis-seħħ li tipprovdi servizzi rilevanti u tħejji l-bidu f'waqtu ta' xogħlijiet ta' faċilitazzjoni.

45. Il-Kummissjoni tinnota li kważi l-proġetti ta' infrastruttura kollha ta' tali kobor jieħdu diversi għexieren ta' snin biex jiġu implimentati, irrispettivament mill-finanzjament tal-UE.

Il-Kummissjoni tinnota wkoll li t-TFIs awditjati huma fost l-aktar kumplessi u teknikament ta' sfida għall-implimentazzjoni. Bħas-soltu għall-proġetti ta' infrastruttura ta' dan id-daqs, issir stima inizjali u din l-istima inizjali mbagħad tiġi aġġornata matul l-implimentazzjoni.

Bħala eżempju ta' proġetti mhux finanzjati mill-UE, il-bini tal-mina ta' Gotthard ħa iktar minn 15 sena.

46. Il-Kummissjoni tqis li l-istabbiliment ta' prijorità ta' finanzjament speċifika għat-"TFIs" se jkun ekwivalenti għal fondi allokati għal dawn il-proġetti. Ir-Regolament dwar il-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa (CEF) attwali u l-proposta għal regolament tas-CEF II ma jipprovdu l-ebda differenzjazzjoni ta' proġett li jiddistingwi bejn dawk ewlenin u dawk li mhumiex ewlenin. Għal din ir-raġuni, kwalunkwe prijorità ta' finanzjament iddedikata esklussivament miftuħa għal dawn it-tip ta' proġetti tmur kontra d-dispożizzjonijiet tar-Regolament CEF.

Barra minn hekk, il-Kummissjoni tqis li l-prattika attwali ta' sejħiet kompetittivi tipprovdi inċentivi b'saħħithom lill-promoturi tal-proġetti biex isir progress fil-proġetti tagħhom u tiżgura tħejjija u implimentazzjoni ta' proġetti ta' kwalità tajba.

47. Il-Kummissjoni tqis li hija l-promotur tal-proġett li jiddefinixxi l-aħjar kamp ta' applikazzjoni tal-proġett tagħhom minn diversi angoli (ġeografiku, tekniku, ta' żmien, eċċ.) u li jorganizza s-sekwenzjar.

Il-Kummissjoni tenfasizza l-ispiża amministrattiva baxxa tal-programm CEF, rikonoxxut minn diversi awditi.

Filwaqt li l-Kummissjoni tilqa' tajjeb il-viżjoni integrata tal-proġetti, hija r-responsabbiltà tal-promoturi tal-proġett li jissottomettu l-applikazzjoni tagħhom fl-ambjent kompetittiv tas-sejħa għall-proposti. Li jkun hemm ftehim ta' għotja wieħed fis-seħħ għal TFI ma jimpedix id-dewmien u l-bidla tal-kamp ta' applikazzjoni.

48. Ikun hemm proċeduri biex jipprovdu ħarsa ġenerali xierqa; barra minn hekk, il-Kummissjoni se tkompli toffri għajnuna għall-iżvilupp ta' proġetti lill-benefiċjarji u lill-promoturi tal-proġetti permezz taċ-Ċentru tal-Konsulenza tal-InvestEU (biex tibda tiffunzjona mill-2021 skont il-qafas leġiżlattiv il-ġdid għall-Qafas Finanzjarju Pluriennali 2021–2027).

49. Għall-proġetti ewlenin kollha ta' infrastruttura, hemm fażi inizjali li matulha tiġi vvalutata l-fattibbiltà tal-idea inizjali. Normalment, jiġu vvalutati għażliet differenti u għalhekk huwa normali li d-disinn u l-kamp ta' applikazzjoni jevolvu, b'mod partikolari wara konsultazzjonijiet pubbliċi jew bħala konsegwenza ta' valutazzjonijiet tal-impatt ambjentali. Bidliet fid-disinn u l-kamp ta' applikazzjoni ma jagħmlux biss spejjeż addizzjonali iżda wkoll benefiċċji addizzjonali.

50. Il-Kummissjoni tqis li l-bidliet fl-ambitu, l-allinjament, l-elementi addizzjonali eċċ. jagħmluha diffiċli ħafna biex jitqabblu l-istimi tal-ispejjeż magħmula fi stadji differenti tal-proġetti.

Fir-rigward tal-Anness III, il-Kummissjoni tqis li kull kalkolu ta' żidiet fl-ispejjeż għandu jqis bis-sħiħ il-fatturi msemmija hawn fuq.

Meta tirreferi għat-TFIs magħżula, il-Kummissjoni ma tistax tirrikonċilja ċ-ċifri pprovduti, prinċipalment minħabba l-bidliet fil-kamp ta' applikazzjoni.

Fir-rigward tal-proġetti li ġejjin, il-Kummissjoni tqis li għandu jittieħed kont ta' dawn li ġejjin:

Rail Baltica:

Iż-żieda fl-ispejjeż ikkalkulata mill-Qorti fil-parti l-kbira ġejja mill-ispejjeż addizzjonali għall-integrazzjoni tal-linja Rail Baltica fil-belt ta' Riga u l-link ta' Kauns-Vilnius, li se ġġib magħha wkoll benefiċċji.

Lyon-Turin

Il-mina ta' bejn Lyon u Turin għandha tinbena bħala mina ta' 2 tubi. L-istima oriġinali tirreferi għal mina ta' tubu wieħed.

Il-Mina ta' Bażi ta' Brenner

L-ispejjeż oriġinali stmati ta' madwar EUR 6 biljun m'għandhomx jiġu mqabbla mal-aħħar stima għal raġunijiet ta' tibdil fil-kontenut tal-proġett (infrastrutturi addizzjonali), bidliet fl-ambjent regolatorju (rekwiżiti addizzjonali mill-valutazzjoni tal-impatt ambjentali) u spejjeż addizzjonali għall-operat tal-ittestjar u għall-kummissjonar li ma kinux inklużi fiċ-ċifri oriġinali.

Fehmarn Belt:

L-istima oriġinali kienet iddikjarata fl-Att dwar l-Ippjanar adottat fil-Parlament Daniż fl-2008 għal EUR 6.2 biljun (livell tal-prezz tal-2008), u mhux EUR 5.016 biljun kif indikat fit-Tabella 3. Din l-istima hija ekwivalenti għal EUR 6.7 biljun (livell ta' prezzijiet tal-2019).

Seine- Scheldt:

L-ewwel stima tal-ispejjeż rilevanti tista' tiġi stabbilita biss fl-2006 wara l-istudji tal-fattibilità; għalhekk, l-istima inizjali għandha tkun dik tal-2007 (EUR 4002 miljun).

51. Il-Kummissjoni tinnota li hija r-responsabbiltà tal-promotur ta' proġett li jorganizza l-proġett f'taqsimiet xierqa. L-eżempju msemmi jikkonċerna responsabbiltajiet nazzjonali.

B'referenza għall-Awtostrada A1 fir-Rumanija, fl-opinjoni tal-Kummissjoni l-partijiet offerti (lottijiet) tat-taqsimiet tal-awtostrada huma proporzjonati mal-kapaċitajiet tal-kumpaniji ewlenin Ewropej tal-kostruzzjoni. Il-Kummissjoni tqis li t-tqassim ta' proġetti f'partijiet jista' xi kultant jikkontribwixxi għat-twettiq f'waqtu tiegħu, pereżempju meta permess ikun pendenti f'sezzjoni waħda u x-xogħlijiet ikunu jistgħu jibdew minn taqsima differenti.

53. Il-Kummissjoni qed timmaniġġja b'mod effiċjenti l-kofinanzjament tal-UE, filwaqt li tqis il-progress attwali ta' kull Azzjoni individwali.

54. Il-Kummissjoni tinnota li "TFI" tista' tkun kompletament fis-servizz anki jekk il-linji ta' aċċess relatati ma jkunux immedjatament fil-kapaċità massima tagħhom. Minn perspettiva ta' netwerk, it-tneħħija tal-punti ta' konġestjoni transkonfinali hija l-prijorità ewlenija.

B'referenza għat-"TFIs" imsemmija f'din it-taqsima, il-Kummissjoni għandha l-informazzjoni li ġejja:

Basque Y:

Il-GPSO (linja ta' veloċità għolja bejn Bordeaux u Toulouse u bejn Bordeaux u Dax) ġiet posposta unilateralment minn Franza sa wara l-2037. Din hija r-raġuni għaliex qed tiġi diskussa t-tieni l-aħjar għażla bejn il-Kummissjoni u Franza, jiġifieri l-aġġornament tal-linja eżistenti bejn Bordeaux u l-fruntiera, sabiex tkun effettivament stabbilita konnessjoni transfruntiera ta' kapaċità ogħla sal-2030, li hija l-Basque Y konnessa ma' fruntiera Bordeaux-border konvenzjonali mtejba.

Il-Mina ta' Bażi ta' Brenner (BBT):

F'konformità mar-regolament tat-TEN-T u l-pjan tal-mobilizzazzjoni tal-ERTMS, il-BBT u l-linji tal-aċċess tagħha mgħammra bl-ERTMS huma attwalment ippjanati li jkunu lesti sal-2030. Sabiex tisfrutta bis-sħiħ il-kapaċità tal-BBT, il-Kummissjoni kkofinanzjat l-istudji għal-linji ta' aċċess tat-Tramuntana u tan-Nofsinhar. Il-Kummissjoni tikkunsidra li anke mingħajr dawn il-linji mtejba ta' aċċess, il-Mina ta' Bażi ta' Brenner se tipprovdi benefiċċji mill-mument meta tidħol fil-funzjoni.

55. Il-Kummissjoni tinnota li tali ċirkostanzi huma lil hinn mill-kontroll tiegħu. F'ħafna każijiet, l-involviment tal-Kummissjoni (eż. permezz ta' ftehimiet ta' għotja, deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni, il-ħidma tal-Koordinaturi, eċċ.) kien preċiżament il-fattur ta' stabbilizzazzjoni li jiżgura l-implimentazzjoni fit-tul.

56. Il-Kummissjoni tinnota li ċ-ċirkustanzi msemmija mill-Qorti huma lil hinn mill-kontroll tagħha. Is-sikurezza stradali tista' tiżdied ukoll permezz ta' miżuri amministrattivi (limiti tal-veloċità, speed traps, eċċ.) fit-toroq eżistenti.

58. Huwa essenzjali li wieħed jinnota li l-proġetti ta' infrastruttura ta' finanzjament jinvolvu livell ta' riskju peress li mhux il-fondi kollha jistgħu jintużaw minn din l-Azzjoni (f'dan il-każ il-finanzjament jiġi riallokat għal proġetti oħra). Għal proġetti infrastrutturali kbar, l-iżgurar tal-finanzjament tal-UE fi stadju bikri għandu effett ta' lieva inkontestabbli fil-prijoritizzazzjoni u l-finanzjament fil-livell lokali/nazzjonali. Mingħajr din ix-"xibka ta' sikurezza" tal-finanzjament bil-quddiem tal-UE , l-implimentazzjoni ta' dawn il-proġetti transkonfinali kumplessi tista' tkun f'riskju. Każ partikolari huwa l-finanzjament tal-UE tal-Kanal Seine-Nord Europe li, għalkemm tnaqqas fl-2019, flimkien mad-deċiżjoni ta' implimentazzjoni, kellu fattur deċiżiv biex jiżgura l-impenn finanzjarju tal-gvern Franċiż għall-Kanal.

59. Iċ-ċifri jmorru lura għal April 2019 fil-kuntest ta' analiżi tal-profil ta' nfiq sa tmiem l-2018. Minn dak iż-żmien, l-INEA bl-appoġġ tal-Kummissjoni ħadmet mal-promoturi tal-proġett biex jittaffew ir-riskji, b'mod partikolari billi jiġu elaborati estensjonijiet addizzjonali possibbli, li jippermettu li l-proġetti jassorbu l-finanzjament.

Fir-rigward taċ-ċifri tal-Mina ta' Bażi ta' Brenner, l-Anness IV juri li diġà tħallsu aktar minn EUR 430 miljun, li jinkludu pagamenti interim li jirrimborżaw l-ispejjeż imġarrba sa tmiem l-2018 u prefinanzjament ulterjuri fl-2019.

Il-Kummissjoni u l-INEA qed imexxu l-baġit tal-FNE b'mod effiċjenti. Il-finanzjament mhux meħtieġ f'ċerti Azzjonijiet CEF li għaddejjin qed jiġi riallokat għal Azzjonijiet CEF oħrajn permezz ta' sejħiet ġodda għal proposti. Din hija ġestjoni tajba tal-fondi tal-FNE.

60. Ara r-risposta tal-Kummissjoni għall-paragrafu 59.

Il-Kummissjoni tosserva li l-għoti ta' ċertezza fit-tul lill-promoturi ta' proġetti permezz tal-allokazzjoni ta' kofinanzjament mill-UE bil-quddiem ifisser li l-istess flus ma jistgħux jingħataw lil proġetti oħra. Il-Kummissjoni tottimizza l-użu tal-kofinanzjament tal-UE permezz tal-applikazzjoni tal-approċċ "tużah jew titilfu".

Il-Kummissjoni tinnota li r-Regolament Finanzjarju jippermetti l-individwalizzazzjoni tal-impenji sas-sena n+1, li jfisser li l-impenji tal-2020 iridu jiġu impenjati għal Azzjoni individwali mhux aktar tard mill-aħħar tal-2021.

Tweġiba għall-intestatura ta' hawn fuq il-paragrafu 61: Il-Kummissjoni tqis li dan l-argument mhux pertinenti. Din teżerċita sorveljanza mill-qrib u xierqa.

61. Il-Koordinaturi Ewropej jipparteċipaw bħala osservaturi fl-istruttura tal-governanza tal-proġetti rilevanti. B'mod partikolari, id-Deċiżjoni ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni għal Rail Baltica C (2018) 6969 tipprovdi għall-Koordinatur Ewropew rwol ta' osservatur fl-istruttura ta' governanza tal-proġett (status ta' osservatur fil-Bord Konġunt ta' Sorveljanza ta' Impriża) u għal parteċipazzjoni fil-laqgħat tat-Task Force Ministerjali. Dan huwa wkoll il-każ għal TFIs oħra (Lyon-Turin, Kanal Seinee-Nord Europe, il-Mina ta' Bażi ta' Brenner). Barra minn hekk, għal Rail Baltica, ir-regoli ta' proċedura tat-Task Force Ministerjali jipprovdu li l-Koordinatur Ewropew jippresiedi l-laqgħat.

63. Id-dewmien biex tintuża l-medda Lodej-Deva tal-awtostrada tirriżulta mill-kostruzzjoni ta' passaġġi addizzjonali għall-annimali mill-awtoritajiet Rumeni, sabiex jittaffa l-impatt tal-awtostrada fuq żona ta' protezzjoni tan-Natura 2000. Ladarba jitlestew dawn ix-xogħlijiet, din it-taqsima ta' triq tibda tintuża.

Bl-istess mod, f'dak li għandu x'jaqsam mal-konnessjoni taż-żewġ sezzjonijiet: Lugaj-Deva u Deva-Orastie f'Deva, il-bini ta' toroq temporanji kien meħtieġ sabiex tiġi konnessa s-sezzjoni tal-awtostrada mibnija ġdida (Deva-Orastie) mat-triq li kienet diġà teżisti. Dawn ir-rampi kellhom jitneħħew ladarba din il-konnessjoni tkun tlestiet. Din hija proċedura standard applikata meta tkun tlestiet sezzjoni partikolari ta' awtostrada ġdida. Għalhekk, il-Kummissjoni ma tikkunsidrax il-kofinanzjament tal-ispiża relatata ta' EUR 3.7 miljun bħala "flus moħlija", kif ikkonfermat permezz ta' skambji mal-Istat Membru.

It-tweġiba komuni tal-Kummissjoni għall-paragrafi 64 u 65:

Il-Ftehim ta' għotja jindirizza l-kostruzzjoni tal-infrastruttura fiżika u tabilħaqq il-pagamenti huma marbuta mar-riżultati fiżiċi. Il-Kummissjoni tqis li l-indikaturi tar-riżultati għal proġetti kbar ta' infrastruttura, tul diversi għexieren ta' snin, ma jistgħux jintużaw għall-iżborż f'waqtu tal-kofinanzjament tal-UE.

Il-Kummissjoni tistinka biex tikseb *data* dwar l-impatti tal-proġetti miksuba (żieda fit-traffiku, l-impatt ekonomiku għal atturi differenti, l-impatt fuq il-konġestjonijiet, l-emissjonijiet, eċċ.).

Huwa aktar għall-promoturi tal-proġetti li jiġbru u jippubblikaw id-dejta dwar ir-riżultati u l-impatti tal-investiment. Il-Kummissjoni qed tippubblika data fil-livell tal-UE (ara "trasport tal-UE f'ċifri — ktejjeb tal-istatistika" b'edizzjonijiet annwali).

L-għeluq ta’ proġetti b’ġestjoni kondiviża dejjem jinvolvi l-verifika li dawn infetħu għal użu kummerċjali, u l-kontribut tagħhom għall-kisba ta’ indikaturi speċifiċi tal-produzzjoni u tar-riżultati tal-Programm Operazzjonali li taħthom huma kofinanzjati l-proġetti.

66. Il-Kummissjoni tfakkar li t-TFIs għadhom f’fażi ta’ bini u għad hemm biżżejjed żmien biex issir valutazzjoni ex post.

Ara wkoll it-tweġiba tal-Kummissjoni għall-paragrafi 64 u 65.

It-tweġiba komuni tal-Kummissjoni għall-paragrafi 67 u 68:

Il-Kummissjoni tuża d-*data* pprovduta mill-Istati Membri u l-promoturi tal-proġetti. Il-Kummissjoni ma temminx li promotur ta’ proġett għandu xi interess li jżid b’mod artifiċjali l-użu potenzjali (u b’dan l-ispejjeż biex jipprovdi kapaċità suffiċjenti) għal proġett ta’ infrastruttura sabiex jikseb kofinanzjament mill-UE.

Fil-ġestjoni kondiviża, l-investimenti ppreżentati bħala proġetti kbar jeħtieġ li jissodisfaw ir-rekwiżiti ġeografiċi u jkunu jinsabu fin-netwerk TEN-T, iżda jeħtieġu wkoll li jissodisfaw il-kriterji relatati mal-affordabbiltà, l-effiċjenza f’termini ta’ spejjeż u l-analiżi tal-ispejjeż u l-benefiċċji b’livell xieraq ta’ analiżi tal-għażliet. L-immudellar tat-traffiku huwa normalment meħtieġ biex wieħed jasal għal dawn l-istimi (prinċipalment, iżda mhux esklussivament, għall-proġetti tat-toroq).

L-approċċ użat biex tiġi stmata d-domanda u l-benefiċċji potenzjali bbażati fuq żona ta’ qbid ta’ 60 minuta fuq il-linji huwa limitat wisq. Dan ma jqisx b’mod suffiċjenti l-effett tan-netwerk tat- “TFIs”. Fil-fatt, tali “TFIs” huma segmenti strateġiċi ta’ kurituri itwal u t-traffiku ser joriġina wkoll lil hinn mil-lok fiżiku tal-proġett. Pereżempju, ir-rabta bejn Lyon u Turin m’għandhiex titqies biss bħala r-rabta bejn iż-żewġt ibliet, peress li hija parti mir-rabta usa’ tal-passiġġieri bejn iż-żoni ta’ Pariġi u ta’ Milan. Fl-istess sens, il-Fehmarn Belt tagħti aċċess għal Frankfurt, Düsseldorf, Stokkolma, eċċ.

Il-Kummissjoni ma taqbilx mal-applikazzjoni tal-parametru referenzjarju mill-karta ta’ De Rus et al. 2007 (kif ikkwotat fir-Rapport Speċjali msemmi 19/2018) għall-proġetti awditjati, li huma linji mħallta tal-passiġġieri u tal-merkanzija, filwaqt li l-parametru referenzjarju japplika għal-linji puri ta’ veloċità għolja għall-passiġġieri.

Tweġiba komuni tal-Kummissjoni għall-paragrafi 69, 70 u 71:

Il-Kummissjoni tinnota li s-CBA tal-2017 ikkonkludiet li Rail Baltica TFI hija ekonomikament sostenibbli, ibbażata fuq traffiku kombinat ta’ merkanzija u passiġġieri. Il-Kummissjoni tqis li l-proġett għandu jerġa’ jiġi vvalutat f’ dan ix-xenarju peress li jikkorrispondi għall-mod kif inhu implimentat, u mhux kontra parametri separati tat-trasport tal-merkanzija jew tal-passiġġieri b’mod iżolat.

Rail Baltica għandha l-potenzjal li ssir l-arterja l-ġdida tal-flussi tat-traffiku tal-Baltiku (u tal-Finlandja), u tintroduċi dinamiċi kompletament ġodda u l-possibbiltajiet ta’ flussi ta’ passiġġieri u kummerċ fil-Baltiċi. Dan se jnaqqas il-ħin tal-ivvjaġġar bejn it-Tramuntana u n-Nofsinhar b’mod sinifikanti. Is-sitwazzjoni attwali tat-traffiku ferrovjarju limitat mit-Tramuntana għan-Nofsinhar, li għandu raġunijiet storiċi u strutturali/organizzattivi, ma tistax tiġi estrapolata għal Rail Baltica tal-futur.

Il-Kummissjoni tirreferi wkoll għat-tweġibiet tagħha dwar il-paragrafu 68 relatati mal-fatt li ż-żona ta’ qbid ta’ 60 minuti hija punt ta’ riferiment limitat. Din ġiet ikkumpilata biex jiġu vvalutati linji purament ta’ veloċità għolja għall-passiġġieri b’veloċitajiet ta’ madwar 300 km/h, filwaqt li l-Ferrovija Rail Baltica hija mfassla bħala linja ta’ traffiku konvenzjonali veloċi u mħallta. Il-parametri magħżula għal “TFI” Rail Baltica ma jwasslux għal żieda sinifikanti ta’ spejjeż billi jipprovdu għal użu ta’ merkanzija flimkien ma’ użu ta’ passiġġieri, filwaqt li jiġu żgurati dħul u benefiċċji addizzjonali. L-ispiża tal-kostruzzjoni għal kull km ta’ Rail Baltica TFI (bejn wieħed u ieħor EUR 6.7

miljun/km) hija sostanzjalment inqas minn dik użata biex jiġu kkompilati l-parametri referenzjarji użati mill-QEA.

Il-Kummissjoni tinsab f'kuntatt mill-qrib mal-amministratur tal-infrastruttura Pollakk li wera li ttieħdu l-miżuri kollha meħtieġa biex tiġi żgurata kapaċità suffiċjenti għat-tipi kollha ta' passiġġieri u traffiku tal-merkanzija fuq is-sezzjoni ta' Varsavja-Bialystok u lil hinn minnha.

Tweġiba komuni għall-paragrafi 72 u 73:

Dawk l-ispejjeż potenzjali jirrigwardaw l-aktar il-protezzjoni mill-istorbju, mitluba miċ-ċittadini wara konsultazzjonijiet pubbliċi.

Għal-linji ta' aċċess Ġermaniżi, id-deċiżjoni li l-veloċità tiżdied minn 160 km/h għal 200 km/h ittieħdet biss wara l-proċess ta' ppjanar reġjonali, li ddeċieda dwar l-allinjament u li huwa l-akbar fattur ewlieni tal-ispejjeż. Iż-żieda fil-veloċità pura rriżultat fi spejjeż addizzjonali ta' EUR 110 miljun. Il-miżuri addizzjonali ta' protezzjoni kontra l-istorbju mhumiex konsegwenza diretta taż-żieda fil-veloċità għal-linja. L-ispejjeż għall-Fehmarnund bridge ukoll mhumiex ikkawżati miż-żieda fil-veloċità iżda mill-ħtieġa li tinħoloq il-kapaċità meħtieġa għall-volumi tat-traffiku stmati (imħallta) fuq il-linja li tiġi wara l-qsim tal-Fehmarn Belt.

Barra minn hekk, hemm fatturi importanti oħra li mhumiex relatati maż-żieda fil-veloċità, iżda ma' rekwiżiti operattivi oħra, li jeħtieġ li jiġu kkunsidrati. Il-proġett tal-2018 fih diversi elementi li ma kinux previsti fl-2008 u li mhumiex relatati kompletament maż-żieda fil-veloċità. Dawn huma, b'mod partikolari, it-terminal tal-merkanzija f'Lübeck u l-istazzjon ta' konverżjoni f'Genin, li jammontaw għal EUR 126 miljun biss. Aktar karatteristiċi ġodda tal-linja huma esklussivament marbuta mat-traffiku tal-merkanzija, b'mod partikolari binarji tal-parkeġġ għall-ferroviji tal-merkanzija biex jippermettu li l-ferroviji tal-passiġġieri reġjonali u dawk fuq distanzi twal ikollhom fuqhom.

77. Relatat mal-punt (b), il-Kummissjoni tixtieq tinnota dan li ġej:

(i) Għal Rail Baltica, ġiet stabbilita skadenza ġdida għall-ġestjoni tal-infrastruttura, peress li analiżi ulterjuri kienet meħtieġa biex jintlaħaq qbil dwar l-aħjar soluzzjoni.

(ii) Bħalissa qed tiġi studjata l-konnessjoni bejn Seine-Scheldt u Zeebrugge, u sa Diċembru 2023 huwa mistenni pjan ta' investiment skont id-Deċiżjoni ta' Implimentazzjoni. Qabel tmiem l-2030, huwa pjanat li jkun hemm konnessjoni.
Il-Kummissjoni tinnota li d-Deċiżjoni ta' Implimentazzjoni Seine-Seine- Scheldt kienet strumentali fl-ilħuq ta' ftehim finanzjarju tal-partijiet Franċiżi dwar il-Kanal Seine-Nord Europe li kien bżonnjuż ħafna. Għalhekk, meta jitqies l-effett ta' ingranaġġ qawwi tagħha fuq l-iżgurar tal-implimentazzjoni tar-rabta nieqsa ewlenija (Canal Seine-Nord Europe), li mingħajrha deċiżjoni ta' investiment dwar l-implimentazzjoni tal-konnessjoni ta' Zeebrugge tkun saħansitra aktar diffiċli biex tiġi żgurata, id-deċiżjoni ta' implimentazzjoni fil-fatt ippromwoviet sa fejn possibbli l-implimentazzjoni tas-sezzjonijiet rilevanti.

79. Il-Kummissjoni tirreferi għat-tweġibiet tagħha għal paragrafi #16 sa #18.

80. Il-Kummissjoni tirreferi għat-tweġibiet tagħha għal paragrafi #25 sa #26.

Rakkomandazzjoni 1- Reviżjoni u applikazzjoni tal-għodod attwali għall-infurzar tal-ippjanar fit-tul

Il-Kummissjoni taċċetta r-rakkomandazzjonijiet 1a), 1b) u 1c). Il-kontenut eżatt tal-proposta tal-Kummissjoni madankollu se jiddependi fuq il-passi preparatorji, inkluża valutazzjoni tal-impatt, li l-eżitu tagħha ma jistax ikun iġġudikat minn qabel.

Il-Kummissjoni taċċetta r-rakkomandazzjoni 1d) parzjalment.

Dwar il-punt d), bħalissa għaddejja l-proċedura leġiżlattiva u mhuwiex possibbli r-riżultati jiġu antiċipati. Il-Kummissjoni se tappoġġa lill-Istati Membri fl-implimentazzjoni tagħhom tal-att legali futur ladarba jiġi adottat.

81. Il-Kummissjoni tirreferi għat-tweġibiet tagħha għall-paragrafu 27 u Kaxxa 2.

82. Peress li l-kunċett ta' TFI m'għandu l-ebda korrispondenza fil-qafas legali tal-UE, l-analiżi mwettqa s'issa ma setgħetx taħbat eżattament mal-kunċett kif definit mill-QEA. Il-Kummissjoni tqis li s-CBAs intużaw sew bħala għodda għat-teħid ta' deċiżjonijiet.

Il-Kummissjoni tirreferi wkoll għat-tweġibiet tagħha għal paragrafi #31 sa #38.

83. Il-Kummissjoni tirreferi għat-tweġibiet tagħha għal paragrafi #40 sa #44.

Rakkomandazzjoni 2 - Il-ħtieġa ta' analiżi aħjar qabel ma jiġi deċiż li jiġi pprovdut kofinanzjament mill-UE għal megaproġetti (simili għat-TFIs)

Il-Kummissjoni ma taċċettax ir-rakkomandazzjoni peress li tirreferi għal analiżi strateġika ta' kwalità għolja tal-kostijiet u l-benefiċċji "b'livell ta' megaproġett usa' " li ma tikkorrispondi għal ebda definizzjoni legali eżistenti.

Skont is-CEF, l-applikazzjonijiet għal proġetti ta' xogħlijiet iridu jinkludu analiżi soċjoekonomika tal-benefiċċji u l-ispejjeż li turi riżultati pożittivi, li fil-każ tal-ferrovija ta' veloċità għolja normalment tikkunsidra alternattivi differenti. Il-Kummissjoni tirrakkomanda li l-applikanti jużaw il-metodoloġija komuni użata għall-politika ta' Koeżjoni.

Għall-ġestjoni kondiviża, il-Kummissjoni se tippromwovi l-użu ta' metodoloġiji ta' valutazzjoni xierqa (bħall-CBA) għal investimenti fuq skala kbira fuq il-kurituri tat-TEN-T meta jitqies meħtieġ biex tiġi żgurata l-konformità mal-Artikolu 67 tal-proposta tas-CPR u b'kont meħud tal-livell ta' analiżi li huwa meħtieġ u xieraq għal kull investiment meqjus f'konformità mal-aħjar prattika internazzjonali u sabiex ikunu jistgħu jsiru għażliet ta' politika infurmati skont l-investimenti speċifiċi li għandhom isiru, kif ukoll il-ħtieġa li jkun hemm l-aħjar għażliet ta' investiment.

Madankollu, il-Kummissjoni ttenni li l-kriterji li għandhom jiġu kkunsidrati matul l-għażla ta' operazzjonijiet individwali huma stabbiliti fil-livell tal-programmi, taħt ir-responsabbiltà tal-awtoritajiet ta' ġestjoni u skont ir-rekwiżiti stabbiliti fl-Artikolu 67 tal-proposta tas-CPR. Il-Kummissjoni tista' tkun involuta fid-definizzjoni ta' dawk il-kriterji permezz tal-parteċipazzjoni tagħha fix-xogħol tal-kumitat ta' monitoraġġ, biss fir-rwol konsultattiv tagħha.

84. Il-Kummissjoni tirreferi għar-risposta tagħha fil-paragrafu #45.

85. Il-Kummissjoni tqis li d-daqs, il-kamp ta' applikazzjoni u l-baġit tal-Azzjonijiet huma adattati għall-iskop tagħhom.

L-allokazzjoni speċifika ta' baġits tal-UE għal proġetti kbar speċifiċi mhijiex prevista fil-bażi legali tas-CEF, u xorta waħda ma tkunx qed tħaffef l-implimentazzjoni tagħhom. Approċċ f'fażijiet jippermetti li jkun hemm ir-riskju li jintilfu approprjazzjonijiet ta' impenn f'każ ta' dewmien tal-proġett.

Il-Kummissjoni tenfasizza li l-bidliet fid-disinn u l-kamp ta' applikazzjoni mhumiex l-uniku sewwieq tal-kost u jġibu magħhom ukoll benefiċċji addizzjonali.

Fl-2018, il-Kummissjoni kkuntrattat rieżami tal- "Valutazzjoni tal-Ispejjeż ta' Unità (Prezzijiet Standard) ta' proġetti ferrovjarji" tal-investimenti ferrovjarji kollha (inklużi ffinanzjati mill-UE) matul il-perjodu 2000–2020 li wrew il-livell ta' varjazzjonijiet fl-ispejjeż ta' daqs ferm iżgħar milli għal "TFIs" inklużi fil-kampjun tal-QEA. aktar minn 50% tal-proġetti kellhom firxa ta' +10% ta' spejjeż żejda u ffrankar.

Il-Kummissjoni tirreferi wkoll għat-tweġibiet tagħha għal paragrafi #46 sa #51.

86. Il-Kummissjoni tirreferi għat-tweġibiet tagħha għal paragrafi #53 sa #60.

Rakkomandazzjoni 3 - Tisħiħ tal-ġestjoni mill-Kummissjoni tal-kofinanzjament tal-UE għal azzjonijiet li huma parti minn megaproġetti (simili għat-TFIs)

Il-Kummissjoni ma taċċettax ir-rakkomandazzjoni peress li la l-kunċetti ta' TFI u lanqas ta' megaproġetti ma għandhom bażi legali li tippermetti lill-Kummissjoni li tiddeċiedi dwar prijoritajiet ta' finanzjament speċifiċi fil-kuntest tas-Sejħiet għal proposti.

Fir-rigward tal-paragrafu (a), fil-proposta tas-CEF II, kienet diġà stabbilita rabta aħjar bejn il-pjan ta' Ħidma tal-Kuritur u l-għażla tal-proġett tas-CEF, li ppermettiet prijoritizzazzjoni msaħħa tal-finanzjament tal-UE. Il-proposta għadha qed tiġi eżaminata mill-koleġiżlaturi.

Fir-rigward tal-paragrafu (b), il-Kummissjoni tenfasizza l-fatt li l-ġestjoni diretta tal-appoġġ tal-UE għall-parti "TFIs" hija diġà organizzata flimkien ma' għadd limitat ħafna ta' ftehimiet ta' għotja, xi drabi waħda waħda. Taħt is-sejħiet għal proposti kompetittivi, huwa l-kompitu tal-promoturi tal-proġetti li jippreżentaw azzjonijiet maturi li jikkontribwixxu għat-twettiq tal-proġett globali, f'konformità mal-progress u l-maturità miksuba. In-nuqqas ta' aktar minn ftehim wieħed ta' għotja jista' jkun ta' detriment għall-implimentazzjoni b'suċċess u f'waqtha tal-proġett. Is-sejħiet kompetittivi u l-prinċipju "tużah jew titilfu" qed jipprovdu inċentivi għall-promoturi tal-proġetti biex jippreżentaw proposti tajbin u maturi u biex jużaw il-fondi f'waqthom.

Għall-ġestjoni kondiviża, il-Kummissjoni ttenni li l-kriterji li għandhom jitqiesu matul l-għażla ta' operazzjonijiet individwali huma stabbiliti fil-livell tal-programmi, taħt ir-responsabbiltà tal-Awtoritajiet ta' Ġestjoni. Meta jagħmlu dan, l-Awtoritajiet Maniġerjali jridu jiżguraw li l-operazzjonijiet kollha jikkonformaw mal-istandards tal-kwalità indikati b'mod ċar fl-Artikolu 67 tal-proposta tas-CPR u r-regoli ta' eliġibbiltà applikabbli għan-nefqa kkonċernata.

B'referenza għall-paragrafu (c), il-proċeduri huma fis-seħħ biex jipprovdu ħarsa ġenerali xierqa u għalhekk il-Kummissjoni ma tqisx li huwa meħtieġ li jiġi stabbilit ċentru ta' kompetenza ddedikat.

Barra minn hekk, il-Kummissjoni tqis li diġà offriet għodod konsultattivi lill-benefiċjarji u lill-awtoritajiet tal-programm. L-assistenza Teknika se tkompli tkun disponibbli għall-Istati Membri għat-tħejjija tal-proġetti tagħhom permezz taċ-Ċentru tal-Konsulenza tal-InvestEU, inkluż JASPERS. L-appoġġ finanzjarju mill-programmi se jkun disponibbli biex jappoġġa t-tħejjija, is-sejħiet għall-offerti u l-implimentazzjoni tal-proġetti.

Il-Kummissjoni tenfasizza wkoll li l-evalwazzjonijiet u l-istudji ex post ġew imwettqa b'mod sistematiku u segwiti permezz ta' strutturi u proċeduri diġà eżistenti. Barra minn hekk, it-taħlit bejn it-tliet mekkaniżmi ta' finanzjament (CEF, FEŻR u l-Fond ta' Koeżjoni, u l-istrumenti tal-BEI), diġà huwa ffaċilitat. Is-CPR propost għal wara l-2020 jipprevedi wkoll dan il-mekkaniżmu.

87. Il-Kummissjoni tirreferi għat-tweġibiet tagħha għal paragrafi #61 sa #67.

88. Il-Kummissjoni tirreferi għat-tweġibiet tagħha għal paragrafi #68 sa #72.

89. Il-Kummissjoni tirreferi għar-risposta tagħha fil-paragrafu 77.

Rakkomandazzjoni 4 - Bini fuq l-esperjenza ta' deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni, u tisħiħ tar-rwol tal-Koordinaturi Ewropej

Il-Kummissjoni taċċetta r-rakkomandazzjoni 4a) parzjalment. Il-Kummissjoni beħsiebha tadotta deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni għal proġetti kbar ta' bejn il-fruntieri iżda m'għandhiex tagħmilha kundizzjoni għall-kofinanzjament ta' l-UE irrispettivament mill-mod ta' ġestjoni.

Il-Kummissjoni ma taċċettax 4b). Il-Kummissjoni ma tqisx li l-estensjoni tal-perimetru ta' Atti ta' Implimentazzjoni għandha tinkludi l-adozzjoni ta' deċiżjonijiet ta' implimentazzjoni għal proġetti "b'impatt transkonfinali".

Il-Kummissjoni taċċetta r-Rakkomandazzjoni 4c). Il-kontenut eżatt tal-proposta tal-Kummissjoni madankollu se jiddependi fuq il-passi preparatorji, inkluża valutazzjoni tal-impatt, li l-eżitu tagħha ma jistax ikun iġġudikat minn qabel.

Tim tal-awditjar:

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

Dan l-awditu tal-prestazzjoni twettaq mill-Awla II tal-Awditjar li tispeċjalizza fl-oqsma ta' nfiq ta' Investiment għall-koeżjoni, it-tkabbir u l-inklużjoni, u li hija mmexxija minn Iliana Ivanova, Membru tal-QEA. L-awditu tmexxa minn Oskar Herics, Membru tal-QEA, li ngħata appoġġ minn Thomas Obermayr, Kap tal-Kabinett u Emmanuel Rauch, Maniġer Prinċipali.

Luc T'Joen kien il-Kap tal-Kompitu, u t-tim tal-awditjar kien magħmul minn Milan Smid, Erki Must, Guido Fara, Manja Ernst, Katarzyna Solarek, Andras Feher, Sabine Maur-Helmes, u Richard Moore.

Mix-xellug għal-lemin: Thomas Obermayr, Guido Fara, Emmanuel Rauch, Katarzyna Solarek, Erki Must, Manja Ernst, Milan Smid, Luc T'Joen, Richard Moore, Sabine Maur-Helmes, Oskar Herics u Andras Feher.

Kronoloġija

Avveniment	Data
Il-Memorandum ta' Ppjanar tal-Awditjar (APM) jiġi adottat / L-awditu jinbeda	24.10.2018
L-abbozz ta' rapport jintbagħat uffiċjalment lill-Kummissjoni (jew lill-entità l-oħra awditjata)	4.12.2019
Ir-rapport finali jiġi adottat wara l-proċedura kontradittorja	25.3.2020
Ir-risposti uffiċjali tal-Kummissjoni (jew tal-entità l-oħra awditjata) jaslu bil-lingwi kollha	29.4.2020

DRITTIJIET TAL-AWTUR
© L-Unjoni Ewropea, 2020.

Il-politika tal-Qorti Ewropea tal-Awdituri (QEA) dwar l-użu mill-ġdid hija implimentata bid-Deċiżjoni Nru 6-2019 tal-Qorti Ewropea tal-Awdituri dwar il-politika tad-*data* miftuħa u l-użu mill-ġdid ta' dokumenti.

Sakemm ma jkunx indikat mod ieħor (eż. f'avviżi individwali dwar id-drittijiet tal-awtur), il-kontenut tad-dokumenti tal-QEA, li huwa proprjetà tal-UE, huwa liċenzjat taħt il-liċenzja Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). Dan ifisser li l-użu mill-ġdid huwa awtorizzat, dment li l-awturi jingħataw kreditu xieraq u li l-bidliet jiġu indikati. Il-persuni li jużaw mill-ġdid dan il-kontenut ma jistgħux ibiddlu s-sinifikat jew il-messaġġ oriġinali tad-dokumenti. Il-QEA ma għandhiex tkun responsabbli għal kwalunkwe konsegwenza relatata mal-użu mill-ġdid.

Inti meħtieġ tikseb drittijiet addizzjonali ċari jekk kontenut speċifiku juri individwi privati identifikabbli, pereżempju f'ritratti li jkun fihom il-membri tal-persunal tal-QEA, jew jekk ikun jinkludi xogħlijiet ta' parti terza. Fejn ikun inkiseb permess, tali permess għandu jikkanċella l-permess ġenerali msemmi hawn fuq u għandu jindika b'mod ċar kwalunkwe restrizzjoni dwar l-użu.

Biex tuża jew tirriproduċi kontenut li ma jkunx proprjetà tal-UE, inti jista' jkun li jkollok titlob il-permess direttament mingħand id-detenturi tad-drittijiet tal-awtur.

Software jew dokumenti li jkunu koperti mid-drittijiet ta' proprjetà industrijali, bħal privattivi, trademarks, disinji rreġistrati, logos u ismijiet, huma esklużi mill-politika tal-QEA dwar l-użu mill-ġdid u inti ma għandekx il-liċenzja biex tużahom.

Il-familja ta' Siti Web istituzzjonali tal-Unjoni Ewropea, fi ħdan id-dominju europa.eu, tipprovdi links għal siti ta' partijiet terzi. Peress li dawn ma jaqgħux taħt il-kontroll tal-QEA, inti mħeġġeġ biex teżamina l-politiki tagħhom dwar il-privatezza u dwar id-drittijiet tal-awtur.

Użu tal-logo tal-Qorti Ewropea tal-Awdituri

Ma jistax isir użu mil-logo tal-Qorti Ewropea tal-Awdituri mingħajr ma jinkiseb il-kunsens tagħha minn qabel.

PDF	ISBN 978-92-847-4702-3	ISSN 1977-5741	doi:10.2865/465277	QJ-AB-20-011-MT-N
HTML	ISBN 978-92-847-4681-1	ISSN 1977-5741	doi:10.2865/606606	QJ-AB-20-011-MT-Q

Aħna awditjajna l-ġestjoni min-naħa tal-Kummissjoni ta' 8 megaproġetti tat-trasport transfruntiera fi 13-il Stat Membru. Dawn huma links ewlenin neqsin meħtieġa biex jiġu konnessi n-network s nazzjonali bil-għan li jinħolqu kurituri Ewropej tat-trasport mingħajr interruzzjonijiet. l-ispiża totali stmata tat-TFIs magħżula kienet tammonta għal EUR 54.0 biljun; li sal-lum EUR 3.4 biljun minnhom tħallsu mill-UE.

Aħna sibna li huwa improbabbli li n-network ewlieni jkun operazzjonali sal-2030, kif kien ippjanat fl-2013. Id-dewmien fil-kostruzzjoni u fit-tħaddim ta' dawn il-megaproġetti jpoġġi f'riskju l-funzjonament effettiv ta' ħamsa mid-disa' kurituri tat-TEN-T. Aħna sibna eżempji ta' ppjanar ħażin u ta' implimentazzjoni ineffiċjenti. Is-sorveljanza tal-Kummissjoni f'dak li jirrigwarda l-ikkompletar f'waqtu tan-network għandha d-dgħufijiet u hija distanti, iżda l-Kummissjoni għandha għodda li tista' sservi bħala bażi biex tittejjeb il-prestazzjoni.

Biex tittejjeb il-ġestjoni finanzjarja tajba ta' dawn l-investimenti li jiswew bosta biljuni ta' euro, aħna nagħmlu għadd ta' rakkomandazzjonijiet biex jiġu apoġġati l-ippjanar fuq terminu twil, il-ġestjoni u s-superviżjoni ta' dawn l-investimenti f'infrastrutturi li jiswew bosta biljuni.

Rapport speċjali tal-QEA skont l-Artikolu 287(4), it-tieni subparagrafu, TFUE.

CURIA RATIONUM
QORTI
EWROPEA
TAL-AWDITURI

L-Uffiċċju tal-Pubblikazzjonijiet
tal-Unjoni Ewropea

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

Tel. +352 4398-1

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