2024/2377

10.10.2024

RISOLUZIONE (UE) 2024/2377 DEL PARLAMENTO EUROPEO

dell'11 aprile 2024

recante le osservazioni che costituiscono parte integrante della decisione sul discarico per l'esecuzione del bilancio dell'impresa comune «Ferrovie europee» per l'esercizio 2022

IL PARLAMENTO EUROPEO,

— vista la sua decisione sul discarico per l'esecuzione del bilancio dell'impresa comune «Ferrovie europee» per l'esercizio 2022,

— visti l'articolo 100 e l'allegato V del suo regolamento,

— visto il parere della commissione per i trasporti e il turismo,

— vista la relazione della commissione per il controllo dei bilanci (A9-0091/2024),

A. considerando che l'impresa comune «Ferrovie europee» è stata istituita dal regolamento (UE) 2021/2085 del Consiglio ([1]) («atto di base unico»);

B. considerando che, ai sensi dell'articolo 174, paragrafo 6, dell'atto di base unico, l'impresa comune «Ferrovie europee» è il successore legale e universale di tutti i contratti, compresi quelli di lavoro, e delle convenzioni di sovvenzione, delle passività e dei proventi dell'impresa comune «Shift2Rail», che sostituisce e alla quale succede;

C. considerando che l'impresa comune «Ferrovie europee» è un partenariato pubblico-privato per la e l'innovazione nel settore ferroviario; che i suoi membri fondatori sono l'Unione, rappresentata dalla Commissione, e i partner del settore ferroviario, tra cui produttori di attrezzature ferroviarie, società ferroviarie, gestori di infrastrutture e centri di ricerca;

D. considerando che, per aumentare la trasparenza, l'impresa comune «Ferrovie europee» dovrebbe indicare nei propri conti annuali le informazioni pertinenti relative ai contributi dei membri a livello di programma; che, per ciascun programma nell'ambito del quale opera, l'impresa comune «Ferrovie europee» dovrebbe presentare, per ciascuna categoria di membri fino alla fine dell'esercizio, tutte le informazioni pertinenti, compresi i valori-obiettivo in termini di contributi fissati dalla normativa per il rispettivo programma, il volume dei contributi ricevuti e il volume degli impegni giuridici assunti; che l'impresa comune «Ferrovie europee» dovrebbe continuare a migliorare la trasparenza;

Aspetti generali

1. osserva, dalla relazione della Corte dei conti («la relazione della Corte») sui conti annuali dell'impresa comune «Ferrovie europee» relativi all'esercizio finanziario 2022, che i conti annuali presentano fedelmente, sotto tutti gli aspetti rilevanti, la posizione finanziaria dell'impresa comune al 31 dicembre 2022, nonché i risultati delle sue operazioni, i flussi di cassa e le variazioni dell'attivo netto per l'esercizio chiuso in tale data, conformemente al suo regolamento finanziario e alle norme contabili adottate dal contabile della Commissione; constata inoltre che, secondo la relazione della Corte, le operazioni alla base dei conti sono, sotto tutti gli aspetti rilevanti, legittime e regolari;

2. accoglie con favore il positivo avvio delle attività dell'impresa comune «Ferrovie europee» alla fine del 2021, così come il ruolo svolto nel realizzare una rete ferroviaria integrata dell'UE per i passeggeri e le merci europei;

3. riconosce, dalla relazione annuale di attività consolidata dell'impresa comune «Ferrovie europee» ([2]), che il 2022 è stato un anno ambizioso che ha consentito di avviare con successo l'impresa comune «Ferrovie europee» e il suo programma, ora pienamente operativo, compresi il pilastro innovazione, il pilastro sistema e, prossimamente, il gruppo di diffusione; osserva, nel contempo, che il 2022 è stato un anno fondamentale per i programmi di innovazione di «Ferrovie europee»;

4. prende atto del fatto che tutti i dimostratori tecnici hanno già mostrato i risultati delle attività svolte dall'avvio del programma o si trovano nelle fasi preparatorie finali in vista delle dimostrazioni previste nel 2023;

([1]) Regolamento (UE) 2021/2085 del Consiglio, del 19 novembre 2021, che istituisce le imprese comuni nell'ambito di Orizzonte Europa che abroga i regolamenti (CE) n. 219/2007, (UE) n. 557/2014, (UE) n. 558/2014, (UE) n. 559/2014, (UE) n. 560/2014, (UE) n. 561/2014 e (UE) n. 642/2014 (GU L 427 del 30.11.2021, pag. 17).

([2]) Impresa comune «Ferrovie europee»: relazione annuale di attività consolidata per il 2022 – https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/06/GB-Decision_07_2023_Annex_AAR_22.pdf.

5. osserva che, nel corso del 2022, i membri fondatori hanno collaborato per rendere operativo il loro impegno nei confronti dell'impresa comune «Ferrovie europee», presentando importanti proposte all'invito 2022-1 che, a seguito di una valutazione aperta, trasparente e indipendente, si sono tradotte in sei progetti faro che coprono la fase 1 del programma «Ferrovie europee»; constata che tali progetti erano operativi entro la fine del 2022; prende atto, inoltre, del finanziamento in parallelo del pilastro sistema a seguito di un'importante gara d'appalto;

6. osserva, inoltre, che il 2022 è stato caratterizzato anche dall'attuazione coerente di un approccio sistemico all'evoluzione del settore ferroviario, guidata dalla direzione generale della Mobilità e dei trasporti (DG MOVE) della Commissione, in cui l'impresa comune «Ferrovie europee» rappresenta la componente di ricerca e innovazione, mentre l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) è l'autorità principale per quanto riguarda il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e le applicazioni telematiche, il che fa sì che il settore ferroviario europeo ha la possibilità di portare avanti le proprie opinioni e ambizioni con «una sola voce», auspicando un approccio sistemico e coerente a livello istituzionale;

7. prende atto del piano generale dell'impresa comune «Ferrovie europee» e del suo adeguamento all'agenda strategica per la ricerca e l'innovazione nel settore ferroviario del Consiglio consultivo europeo per la ricerca ferroviaria (ERRAC);

8. si compiace della stretta collaborazione con i principali portatori di interessi, vale a dire l'ERRAC, l'ERA e altri programmi/partenariati, che dimostra uno sforzo proattivo per promuovere sinergie ed esplorare opportunità di progetti comuni nel settore ferroviario europeo; accoglie con favore l'impegno dell'impresa comune «Ferrovie europee» con le associazioni e i programmi di paesi terzi, volto a rafforzare la competitività dell'industria;

Gestione finanziaria e di bilancio

9. osserva, dalla relazione sulla gestione di bilancio e finanziaria dell'impresa comune «Ferrovie europee» 2021, che, a seguito di tre emendamenti di bilancio, il bilancio adottato dell'impresa comune ammontava a 171,4 milioni di EUR in stanziamenti di impegno e a 180,8 milioni di EUR in stanziamenti di pagamento ([3]);

10. è consapevole del fatto che le modifiche dell'entità della dotazione dell'impresa comune «Ferrovie europee» dipendono in larga misura dalla fase di attuazione dei programmi pluriennali di ricerca e innovazione e osserva che, nel 2022, l'impresa comune ha avviato l'attuazione del programma Orizzonte Europa e, pertanto, la dotazione finanziaria per il 2022 comprende gli stanziamenti d'impegno relativi ai primi inviti di Orizzonte Europa previsti per il 2022, nonché gli stanziamenti di pagamento riguardanti i relativi prefinanziamenti ([4]);

11. osserva che, alla fine dell'esercizio 2022, l'impresa comune «Ferrovie europee» aveva eseguito il 100 % degli stanziamenti di impegno messi a disposizione nel suo bilancio in attività (titoli da 1 a 3); osserva, inoltre, che gli stanziamenti di pagamento sono stati eseguiti fino al 79,1 % dei fondi attivi (rispettivamente il 79 % dell'attuazione rispetto all'intero bilancio dell'impresa comune «Ferrovie europee», compreso il titolo 4) ([5]);

12. prende atto che, con la decisione del consiglio di direzione n. 8/2021 del 25 novembre 2021, il consiglio di direzione dell'impresa comune «Shift2Rail» aveva adottato il piano di lavoro annuale iniziale e il bilancio per il 2022, che hanno continuato ad applicarsi all'impresa comune «Ferrovie europee» mediante l'adozione, da parte del consiglio di direzione dell'impresa comune «Ferrovie europee», della cosiddetta «decisione omnibus»; osserva che, al momento di tale adozione, gli stanziamenti di bilancio inclusi nel bilancio 2022 non erano stati predisposti per coprire l'intero esercizio finanziario 2022, bensì per garantire lo svolgimento delle attività fino all'avvio del nuovo partenariato, l'impresa comune «Ferrovie europee», e la necessaria continuità operativa delle attività;

13. osserva che, per quanto riguarda i costi amministrativi, il tasso di esecuzione per gli stanziamenti di impegno ammonta al 100 % e quello per gli stanziamenti di pagamento all'84 % (rispetto al 95 % nel 2021); osserva che l'impresa comune «Ferrovie europee» ha giustificato tale riduzione con il fatto che quest'ultima poteva prevedere di raggiungere il completamento dell'organico al più presto solo entro la fine dell'esercizio;

([3]) Rispettivamente 13,6 milioni di EUR e 68,4 milioni di EUR nel 2021.
([4]) Relazione della Corte dei conti europea (pag. 106), https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SAR-JUS-2022/RAS-Jus-FY2022_IT.pdf.
([5]) Titolo 1 – Spese per il personale; titolo 2 – Infrastrutture e spese operative; titoli 3 e 4 – Spese operative.

14. osserva che il tasso di esecuzione del bilancio operativo ammonta al 100 % per gli stanziamenti di impegno e al 79 % per gli stanziamenti di pagamento (rispetto all'84 % nel 2021); è consapevole del fatto che il tasso di esecuzione include anche l'importo di 76 000 EUR relativo agli esperti incaricati delle valutazioni, che sono gestiti dai servizi dell'Agenzia esecutiva europea per la ricerca;

15. osserva che l'importo (41,1 milioni di EUR) del titolo 5 – Stanziamenti non utilizzati non richiesti nell'esercizio in corso, stabilito per sostenere un'attuazione trasparente dell'articolo 6, paragrafo 5, delle regole finanziarie dell'impresa comune «Ferrovie europee», la cosiddetta norma n+3, sarà riattivato nel/i bilancio/i dell'esercizio futuro e utilizzato in prima istanza;

16. constata, sulla base delle osservazioni della Corte, che gli importi dei contributi contabilizzati per categoria di membri (Unione e membri privati) differiscono notevolmente gli uni dagli altri; ritiene che ciò sia dovuto al fatto che i contributi in denaro dell'UE sono convalidati e iscritti nei conti all'atto di versarli all'impresa comune «Ferrovie europee» all'inizio dell'esecuzione del progetto, mentre i contributi in natura dei membri sono iscritti nei conti soltanto dopo la convalida dei costi sostenuti e dichiarati per l'attuazione del progetto;

17. invita l'impresa comune «Ferrovie europee» ad affrontare il problema della differenza tra l'importo iscritto nei conti dei contributi in denaro, da un lato, e i contributi in natura, dall'altro, fornendo informazioni sugli impegni giuridici assunti dai membri dell'impresa comune «Ferrovie europee» a fine esercizio, in termini di convenzioni di sovvenzione e contratti sottoscritti; accoglie con favore l'impegno dell'impresa comune ad affrontare tale osservazione nei conti annuali del prossimo anno (2023);

18. osserva, per quanto riguarda l'attuazione del programma Orizzonte 2020, che, alla fine del 2022, l'impresa comune «Ferrovie europee» ha impegnato interamente il contributo operativo massimo dell'UE pari a 384,5 milioni di EUR per le convenzioni di sovvenzione e i contratti sottoscritti a titolo del programma Orizzonte 2020; rileva inoltre che, di tale importo impegnato, circa 68,2 milioni di EUR (pari al 18 %) restano da versare nei prossimi anni per i progetti ancora da completare;

19. osserva con soddisfazione che i membri privati si erano giuridicamente impegnati a fornire contributi in natura alle attività operative dell'impresa comune «Ferrovie europee» per 320,7 milioni di EUR, e contributi in natura ad attività aggiuntive per 244 milioni di EUR o il 123,7 % del valore-obiettivo minimo di 456,5 milioni di EUR, e che tali importi impegnati sono stati dichiarati alla fine del 2022;

20. rileva, sempre per quanto riguarda le attività di Orizzonte 2020, che l'impresa comune «Ferrovie europee» non aveva ricevuto alcun nuovo stanziamento d'impegno operativo, dal momento che aveva portato a termine l'ultimo invito a presentare proposte entro la fine del 2021; osserva che il tasso di esecuzione per gli stanziamenti di pagamento operativi, compresi gli stanziamenti operativi non utilizzati e riassegnati, è sceso al 47 % (rispetto al 61 % nel 2021); rileva che, secondo l'impresa comune «Ferrovie europee», tale diminuzione era ascrivibile all'aumento dei costi e ai problemi di consegna a cui i beneficiari hanno fatto fronte a causa della COVID-19 e della guerra in Ucraina e che, di conseguenza, la durata della maggior parte dei progetti di Orizzonte 2020 ha dovuto essere prorogata e i pagamenti finali posticipati al 2023;

21. osserva, per quanto riguarda l'attuazione del programma Orizzonte Europa, che nel 2022 la Commissione ha versato contributi in denaro per 108,9 milioni di EUR; osserva che l'impresa comune «Ferrovie europee» ha concluso con successo i primi due inviti indetti nell'ambito del programma Orizzonte Europa e ha utilizzato quasi integralmente la parte del contributo operativo di 107,5 milioni di EUR destinata al prefinanziamento delle prime convenzioni di sovvenzione concluse nel quadro del programma;

22. elogia gli importanti traguardi conseguiti dal programma «Shift2Rail» entro la fine del 2022, con il pieno impegno delle risorse, circa l'86 % del programma realizzato e il 91 % in termini di esecuzione finanziaria del programma per il 2023, al fine di raggiungere le dimostrazioni operative TRL6/7 la cui conclusione è prevista per il 2023;

23. osserva, per quanto riguarda i conti provvisori dell'impresa comune «Ferrovie europee», che non è stato ricevuto alcun certificato di audit per IKOP/IKAA 2022; attende la convalida di IKOP 2022 a seguito della presentazione dei costi del progetto nel febbraio 2023;

24. osserva che, nel 2022, il valore cumulativo delle attività che l'impresa comune «Ferrovie europee» ha assegnato all'impresa comune «Shift2Rail» per attività di ricerca e innovazione ammontava a 619,4 milioni di EUR, di cui sono stati utilizzati 92 milioni di EUR;

25. sottolinea l'importanza di realizzare un sistema ferroviario sostenibile e resiliente, sviluppando un sistema ferroviario silenzioso e a zero emissioni e un'infrastruttura resiliente ai cambiamenti climatici, applicando l'economia circolare, sperimentando processi, tecnologie, progetti e materiali innovativi nel ciclo di vita dei sistemi ferroviari e sviluppando altre soluzioni innovative per il trasporto terrestre guidato;

26. chiede un maggiore sostegno alle attività di ricerca e innovazione per realizzare una rete ferroviaria europea integrata, eliminando gli ostacoli all'interoperabilità e fornendo soluzioni per la piena integrazione in termini di gestione del traffico, veicoli e infrastrutture, integrazione con scartamenti non standard (come le ferrovie a 1 520, 1 000 o 1 668 mm, che si sono dimostrate importanti per i corridoi di solidarietà in Ucraina); sottolinea l'importanza di rispondere alle esigenze dei passeggeri e delle imprese, accelerando l'adozione di soluzioni innovative a sostegno dello spazio ferroviario europeo unico, aumentando al contempo la capacità e l'affidabilità e riducendo i costi dei trasporti ferroviari;

27. chiede una transizione rapida verso un sistema ferroviario europeo più attrattivo, di facile utilizzo, competitivo, accessibile, facile da mantenere, efficiente e sostenibile, integrato nel più ampio sistema di mobilità per sostenere lo sviluppo di un'industria ferroviaria europea forte e competitiva a livello globale;

Appalti e personale

28. osserva, per quanto riguarda l'attuazione delle attività di appalto, che l'impresa comune «Ferrovie europee» ha rispettato i principi del regolamento finanziario e gli orientamenti forniti nel vademecum della Commissione sugli appalti pubblici, il che ha portato alla realizzazione di attività che hanno ottenuto il miglior rapporto qualità/prezzo; rileva che i valori stabiliti per le diverse procedure di appalto, che sono inferiori a qualsiasi livello di rilevanza considerando il valore totale delle attività di ricerca e innovazione e del programma, derivano dalle conoscenze collettive del personale coinvolto e dalla precedente esperienza di quest'ultimo in organizzazioni private e pubbliche;

29. osserva che nel 2022, per le procedure aperte, l'impresa comune «Ferrovie europee» ha continuato a utilizzare le piattaforme di aggiudicazione elettronica (e-Tendering) e di presentazione elettronica delle offerte (e-Submission), disponibili sul sito web TED e-Tendering e accessibili dal portale «Funding and Tenders Opportunities»; osserva, nell'ambito della strategia per gli appalti elettronici, che nel 2022 l'impresa comune «Ferrovie europee» ha avviato il processo di integrazione dello strumento di gestione degli appalti pubblici (Public Procurement Management Tool – PPMT), che sostituirà gli avvisi elettronici e il sistema di aggiudicazione elettronico su TED ([6]);

30. osserva che, nel corso del 2022, il responsabile dell'ufficio legale ha continuato ad aggiornare diversi documenti di orientamento e modelli per le procedure di appalto (a titolo di esempio: calendario, capitolato d'oneri, apertura e valutazione delle offerte, procedure di aggiudicazione per contratti di valore modesto, ecc.) per adattarli alle esigenze dell'impresa comune «Ferrovie europee», nonché alle raccomandazioni della direzione generale del Bilancio (DG BUDG), e in particolare alla procedura di presentazione elettronica delle offerte;

31. constata che nel 2022 l'impresa comune «Ferrovie europee» ha condotto una procedura di gara aperta: pilastro «Sistema ferroviario europeo» (3 lotti) – contratto quadro per la fornitura di servizi all'impresa comune «Ferrovie europee» nei settori del pilastro sistema; osserva che l'importo totale assegnato ammonta a 45 milioni di EUR, di cui 4 milioni di EUR assegnati al lotto 1, 37 milioni di EUR assegnati al lotto 2 e 4 milioni di EUR assegnati al lotto 3 ([7]);

32. osserva che il titolo 1 e il titolo 2 del bilancio sono stati eseguiti al 100 %, e che il titolo 1 (spese per il personale) è stato utilizzato principalmente per le retribuzioni del personale; constata che, nel corso dell'anno, l'impresa comune «Ferrovie europee» ha anche fatto ricorso al sostegno esterno per colmare le carenze fino al completamento del processo di assunzione del personale e per far fronte al carico di lavoro relativo alle sue attività;

33. osserva che, alla fine del 2022, erano stati coperti 28 posti;

34. osserva che l'attuale tabella dell'organico dell'impresa comune «Ferrovie europee» è stata adottata dal consiglio di direzione il 1° marzo 2022, introducendo posizioni di agente temporaneo in relazione al nuovo ruolo dell'impresa comune nel pilastro sistema e per rafforzare ulteriormente il sostegno alle attività strategiche con il suo programma integrato di ricerca e sviluppo;

35. osserva che, in base alla tabella dell'organico, il personale dell'impresa comune «Ferrovie europee» sarà composto da 29 membri, tra cui due esperti nazionali distaccati; constata che nel 2022 la maggior parte dei posti vacanti è stata progressivamente occupata e che, sebbene nessun membro del personale abbia lasciato l'impresa comune, si sono comunque registrate alcune assenze temporanee; osserva che, per colmare lacune temporanee o assenze di lungo periodo, l'impresa comune «Ferrovie europee» si è avvalsa anche di competenze ed esperienze esterne per poter realizzare le proprie attività operative, nonché dell'esternalizzazione temporanea di alcuni compiti amministrativi;

([6]) La conclusione del processo di integrazione è prevista entro il primo/secondo trimestre del 2023.

([7]) «Ferrovie europee» nei settori del gruppo centrale del pilastro sistema (lotto 1), delle competenze del pilastro sistema (lotto 2) e delle attività di manutenzione STI CCS (lotto 3), concluso il 12 luglio 2022 con il contraente System Pillar Consortium (per i 3 lotti), Impresa comune «Ferrovie europee»: relazione annuale di attività consolidata 2022 (pagg. 131-132).

36. osserva, dalla relazione annuale di attività consolidata 2022 dell'impresa comune «Ferrovie europee», che si attendono a tutt'oggi miglioramenti per quanto riguarda l'equilibrio di genere, sia in seno al consiglio di amministrazione sia in tutti gli altri livelli dell'impresa comune; osserva che nel 2022 l'impresa comune aveva nel consiglio di amministrazione 28 uomini (58 %) e 21 donne (42 %); constata che il rapporto di genere dell'impresa comune a livello dirigenziale era pari al 78 % di uomini e al 22 % di donne e che il personale era composto per il 65 % da uomini e il 35 % da donne; accoglie con favore il fatto che il consiglio di amministrazione abbia nominato una seconda capounità in seno al gruppo dirigente dell'impresa comune «Ferrovie europee»; invita l'impresa comune a continuare a migliorare l'equilibrio di genere e, a tale riguardo, ad adoperarsi anche ai fini dell'equilibrio geografico;

Sistemi di gestione e controllo

37. prende atto del fatto che, per le spese relative a Orizzonte 2020 e a Orizzonte Europa, gli audit ex post spettano al servizio comune di audit della direzione generale della Ricerca e dell'innovazione (DG RTD) della Commissione; rileva, per le spese relative a Orizzonte 2020 (liquidazioni e pagamenti finali), che l'impresa comune «Ferrovie europee» ha dichiarato un tasso di errore rappresentativo del 2,2 % e un tasso di errore residuo dell'1,3 %;

38. osserva che, per il programma Orizzonte Europa, gli audit ex post devono ancora essere espletati, in quanto i primi pagamenti intermedi sono previsti solo nel 2024;

39. rileva che, per valutare i controlli effettuati dall'impresa comune «Ferrovie europee» sui pagamenti operativi, la Corte ha sottoposto ad audit, a livello dei beneficiari finali, un campione aleatorio di pagamenti effettuati nel 2022 a titolo di Orizzonte 2020 ([8]); constata che, in un caso, la Corte ha rilevato, e quantificato, un errore grave dovuto alla sovradichiarazione delle spese per il personale, in quanto il beneficiario ha tenuto conto di costi indiretti nella base di calcolo dei tassi di costo unitario dei centri di costo; osserva che tali costi sono tuttavia coperti dal tasso forfettario del 25 % per i costi indiretti;

40. osserva che, sebbene l'impresa comune «Ferrovie europee» abbia effettuato controlli ex ante ad hoc, basati sul rischio, su progetti rischiosi, a fine 2022 non aveva ancora attuato un approccio strutturato, basato sul rischio, ai controlli ex ante; rileva, in particolare, che l'impresa comune non ha allineato i controlli ex ante ai fattori di rischio elevato identificati da valutazioni mirate del rischio e che non ha elaborato orientamenti pratici interni su come attuare un monitoraggio basato sul rischio, comprese istruzioni sul modo in cui il personale dovrebbe utilizzare il modulo di gestione del rischio disponibile in Compass;

41. sottolinea che, di conseguenza, l'impresa comune «Ferrovie europee» non ha garantito una valutazione completa e armonizzata dei pertinenti rischi connessi ai progetti e ai beneficiari, il che può tradursi in controlli ex ante inefficienti e/o inefficaci, aumentando il rischio di cofinanziamento di costi non ammissibili, di mancato conseguimento degli obiettivi del progetto, di ritardi o persino di fallimenti del progetto;

42. ribadisce l'invito della Corte che esorta l'impresa comune «Ferrovie europee» ad applicare un approccio strutturato basato sul rischio ai controlli ex ante, che copra i pertinenti rischi connessi ai progetti e ai beneficiari; conviene inoltre che l'impresa comune «Ferrovie europee» dovrebbe elaborare orientamenti pratici interni su come attuare un monitoraggio basato sul rischio a livello di progetti e di beneficiari, nonché sul modo in cui il personale dovrebbe utilizzare il modulo di gestione del rischio disponibile in Compass;

43. invita l'impresa comune «Ferrovie europee» a ovviare alle carenze nell'uso dello strumento di monitoraggio rafforzato; conviene sul fatto che l'impresa comune dovrebbe garantire che tutte le azioni di monitoraggio rafforzate siano accompagnate da misure di controllo specifiche mirate ai rischi individuati, e che a esse sia dato seguito entro un termine prestabilito;

44. constata che l'impresa comune «Ferrovie europee» tiene a sottolineare che il rischio di errori nei pagamenti delle sovvenzioni a titolo di Orizzonte 2020 è stato fortemente attenuato dal ricorso a somme forfettarie;

45. osserva, in particolare, che l'impresa comune «Ferrovie europee» ha garantito importi forfettari ragionevoli avvalendosi di esperti finanziari durante le procedure di valutazione degli inviti a presentare proposte e ha accuratamente esaminato e negoziato tutte le voci di costo messe in discussione dagli esperti finanziari durante la fase di preparazione della convenzione di sovvenzione, conformemente alla decisione C(2017)7151 della Commissione, del 27 ottobre 2017, che autorizza l'uso del rimborso sulla base di una somma forfettaria per i costi ammissibili delle azioni nell'ambito del programma quadro di ricerca e innovazione «Orizzonte 2020»;

46. osserva con soddisfazione che l'impresa comune, pur disponendo di procedure integrate per l'individuazione ex ante dei fattori ad alto rischio per le convenzioni di sovvenzione a titolo di Orizzonte 2020, riconosca che tali procedure potrebbero essere meglio allineate con gli orientamenti della Commissione sui controlli ex ante basati sul rischio;

([8]) Per le operazioni di pagamento di sovvenzioni verificate presso i beneficiari, la soglia di segnalazione per gli errori quantificabili è pari all'1 % dei costi sottoposti ad audit (relazione della Corte, pag. 110).

Seguito dato alle osservazioni formulate per gli esercizi precedenti

47. constata che le osservazioni contenute nelle relazioni annuali specifiche dell'impresa comune «Ferrovie europee» sono in realtà «raccomandazioni non corredate di un termine» della Corte; osserva che la Corte dei conti dà annualmente seguito a tali osservazioni valutando il loro stato come «in sospeso» o «archiviato»;

48. constata che, per quanto riguarda le due osservazioni della Corte formulate per il 2021, una di queste è ancora in sospeso e riguarda il basso tasso di esecuzione degli stanziamenti di pagamento dell'impresa comune «Ferrovie europee» disponibili nel 2021, compresi gli stanziamenti operativi non utilizzati e riassegnati (che è diminuito al 61 % rispetto al 76 % del 2020);

49. osserva che tale situazione è dovuta principalmente alla scarsa qualità delle relazioni tecniche dei beneficiari e alla necessità di ulteriori elementi probatori a conferma del conseguimento dei risultati del progetto, nonché al fatto che il ritardo di un unico beneficiario incide sul pagamento dell'intero importo forfettario;

50. si compiace del fatto che, nel 2022, l'impresa comune «Ferrovie europee» abbia elaborato un piano d'azione per migliorare la rendicontazione finanziaria dei beneficiari, che è importante in particolare per i rimborsi sulla base di una somma forfettaria per i costi ammissibili delle azioni in cui il ritardo di un singolo beneficiario incide sul pagamento dell'intero importo forfettario.